

ANSICHT AN DER KRIEGSTRASSE.

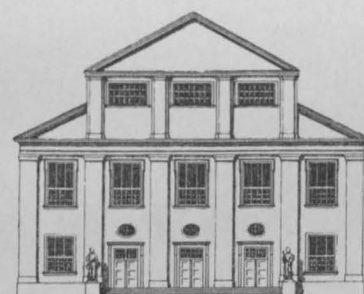


ANSICHT AN DER ETTLINGER-STRASSE.

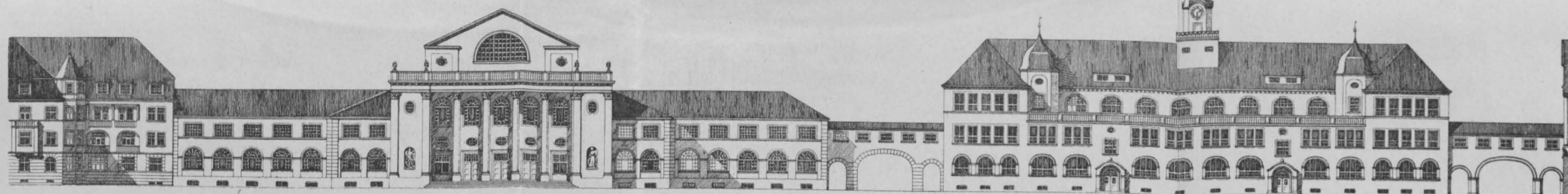


PLATZANSICHTEN:

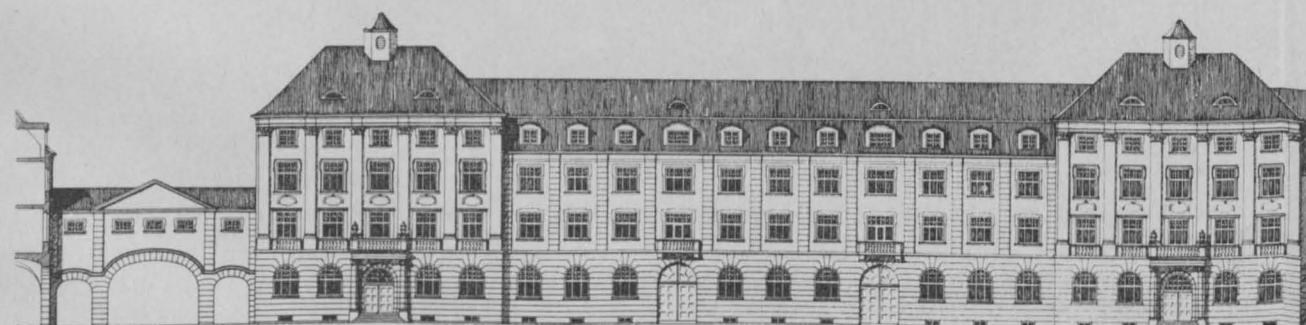
WEST-SEITE.



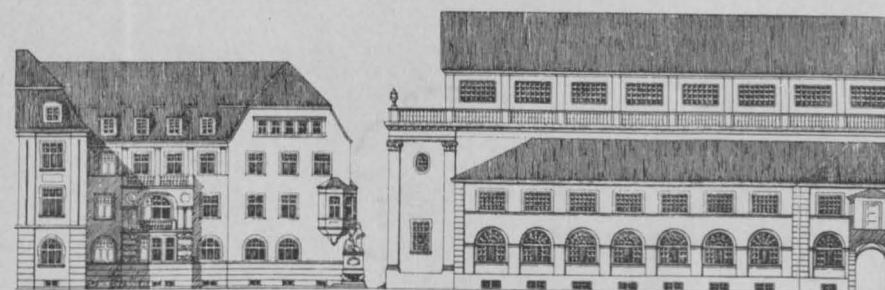
PLATZANSICHTEN:



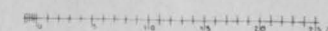
SÜD-SEITE



NORD-SEITE.



OST-SEITE.



TÄDTEBAUFAGEN IN KARLS-
RUHE. * VORSCHLAG ZUR BE-
BAUUNG DES GELÄNDES DES
HAUPTBAHNHOFES IN KARLS-
RUHE VON ARCHITEKT HEIN-
RICH SEXAUER IN KARLSRUHE
≡ DEUTSCHE BAUZEITUNG ≡
XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 96.



Rechte Hälfte des Haydn-Platzes in Karlsruhe; i. B. Architekt: Heinrich Sexauer in Karlsruhe.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. № 96. BERLIN, 1. DEZEMBER 1909.

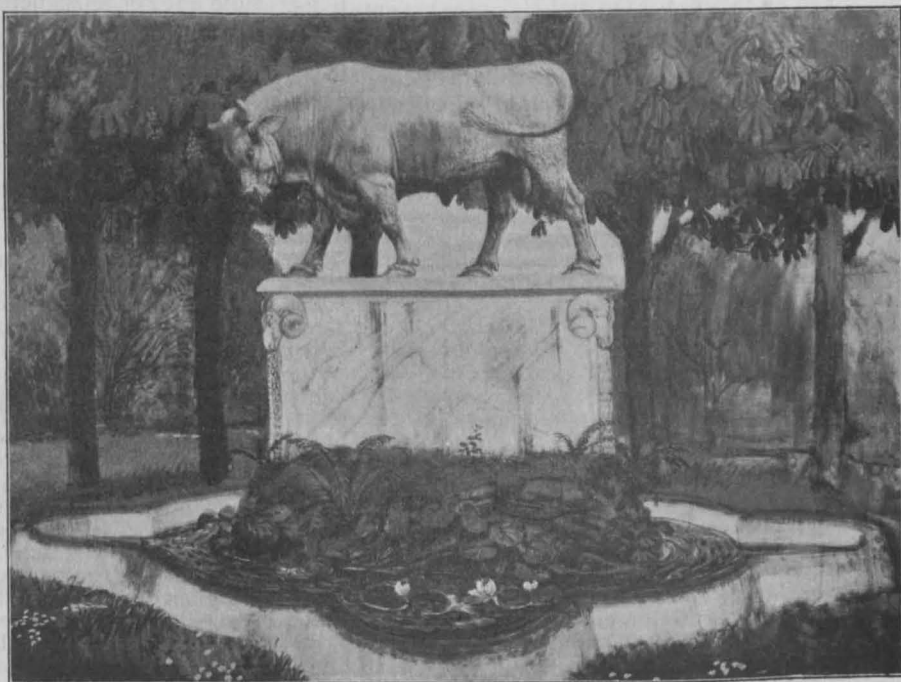
Städtebaufragen in Karlsruhe.

Hierzu eine Bild-Doppelbeilage, sowie die Abbildungen Seite 661.



seit in der ersten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts Karlsruhe seinen einheitlichen Bebauungsplan erhielt, der es zu einer Stadtanlage machte, die in ihrem Kern heute noch ohne Gegenbeispiel dasteht; und seit zu Beginn des XIX. Jahrhunderts Versuche unternommen und Entwürfe aufgestellt wurden, der Stadt eine organische Erweiterung nach Süden und Westen zu geben, Versuche, die aber nur Versuche und Entwürfe geblieben sind, ist nichts mehr geschehen, die Ausdehnung der Stadt im Sinne einer Einheit in der Stadt-Anlage zu leiten. Es war auch nicht möglich, denn die besten Absichten mußten an den inzwischen eingetretenen örtlichen Verhältnissen scheitern. In dieser Beziehung befand sich Karlsruhe bis in die neueste Zeit in so ungünstigen Umständen, wie kaum eine zweite Stadt. Nach Norden zwar war die Weiterentwicklung schon in der ersten Anlage durch die Schloßgruppe, den Schloßgarten und den anschließenden Wildpark unmöglich gemacht und wird es hoffentlich bleiben. Nach Süden und Westen aber wurde die natürliche Erweiterung der Stadt durch die inzwischen gebaute Eisenbahn unterbunden und es wurden die Außenviertel von der inneren Stadt mehr als erwünscht abgeschnitten. Die einzige Möglichkeit eines ungehinderten Hinauswachsens der Stadt über die alten Grenzen ergab sich nach Osten; aber auch hier traten der Ausdehnung in unerwünschtem Maße Hindernisse entgegen. Diese Verhältnisse dauerten an, bis die Regierung vor eini-

gen Jahren den Entschluß faßte, die gesamten Bahnverhältnisse der Hauptstadt neu zu ordnen und durch eine andere Führung der Bahnlinien die Stadt von ihrer engen Umschnürung durch die Gleise zu befreien. Das geschah aber so spät, daß die Ansiedelung darauf nicht warten konnte. Sie ging ihre eigenen Wege, die leider nach keiner Richtung dem entsprachen, was bei der Anlage der Stadt beabsichtigt war. Der Stadtteil im Süden, der Bahnhof-Stadtteil, befriedigte in Anlage und städtebaulicher Ausstattung nur eben das materielle Wohnbedürfnis. Um die Entwicklung im Osten steht es kaum um ein Weniges besser. In der Entwicklung nach Westen, südlich der Mühlburger-Allee, zeigen sich in engerem Bezirk erfreuliche Ansätze, aber eben nur Ansätze, während auch die Erweiterungen im Südwesten, gegen Beiertheim, der schematischen Tendenzen nicht



Tierischer Schmuck des Haydn-Platzes (Stier) von Bildhauer Fritz Böhle.

entbehren. Die merkwürdigste Zusammenwürfelung heterogener Elemente aber zeigt der westliche Stadtteil nördlich der Mühlburger-Allee, der nach seiner Lage und nach seinen örtlichen Eigenschaften berufen gewesen wäre, der vornehmste Teil der Residenzstadt zu werden. Durch Kasernen, eine Kadetten-Anstalt, ein Amtsgefängnis, Kranken-Anstalten u. a. ist ein Stadtteil entstellt, der materiell und ideell das wertvollste Gelände Karlsruhe's darstellt und die besten Gesellschaftsklassen aufgenommen hat.

Wie nun die Dinge liegen, ist an den so gewordenen Verhältnissen, bei welchen durchgehends an die Stelle des Zuges ins Große kleine und kleinliche Züge getreten sind, kaum mehr zu machen, als mit raschem Zugriff Gelegenheiten auszunutzen, wann sie sich darbieten. An Vorschlägen und Anregungen fehlt es glücklicherweise nicht. Ein verwirklichtes Beispiel ist die Gestaltung des Haydn-Platzes, ein noch auf Hoffnungen beruhendes ein Vorschlag zur Bebauung des Geländes des Hauptbahnhofes, beide von Hrn. Architekten Heinrich Sexauer in Karlsruhe.

I. Der Haydn-Platz.

Er liegt etwa in der Mitte des vorhin genannten westlichen Stadtteiles nördlich der Mühlburger (Kaiser)-Allee. Seine offene Seite wendet sich, wie die Lagepläne S. 661 zeigen, nach Süden. Die Gleise der Eisenbahn nach Maxau, die nicht mehr eingetragen sind, fallen nach der Fertigstellung der neuen Bahnanlagen fort; an ihre Stelle tritt eine breite Allee-Straße. Durch den Halbkreis gehen nach Norden 3 Straßen strahlenförmig ab. Das große Verdienst des Architekten Sexauer besteht nun darin, daß er sämtliches diesen Platz einsäumendes Baugelände erwarb, um die vorgeschriebene Einheitlichkeit der Bebauung auf eigene Gefahr und unter sehr erschwerenden Umständen durchzuführen. In welcher vortrefflichen Weise ihm das gelungen ist, möge das Kopfbild dieser Nummer zeigen. Die einzelnen Häuser zeigen strenge architektonische Linien und verleihen dem Platz ein Gleichmaß, wie es alle guten Platzbildungen der Vergangenheit zeigen. Die Verbindung zur Geschlossenheit des Halbkreises ist

durch 3 Straßen-Ueberbrückungen hergestellt. Auch eine Schließung nach Westen und Osten war durch Anlage zweier kleinerer Gebäude in Aussicht genommen, während den Abschluß nach Süden ein größeres Monumental-Gebäude bilden sollte.

Künstlerisch wohlgedachte Lösungen waren für die Anlage des Platzes an sich in Aussicht genommen. Die Platzfläche selbst war vertieft gedacht und es sollte in der Achse der Beethoven-Straße ein Wasserbecken Platz finden, in dessen Mitte ein Bronze-Stier des Bildhauers Fritz Boehle in Karlsruhe Aufstellung finden sollte. Es war ferner in Aussicht genommen, die großen Felder des Platzes mit steinernen Architekturteilen und geschnittenen Hecken einzufassen und die verschiedenen Höhenlagen durch Stufen mit einander zu verbinden, wie es der Längsschnitt und die Skizzen Seite 661 zeigen. In zwei verschiedenen Vorschlägen bot der Architekt dem Stadtrat von Karlsruhe die Mitarbeit an der Ausgestaltung des Platzes und außerdem den Bronze-Stier an. Leider wurden diese im Interesse der Kunst angebotenen Opfer nicht gewürdigt. Ohne den Architekten zu verständigen, wurde vielmehr der städtische Gartendirektor Ries in Karlsruhe beauftragt, den Platz anzulegen. Von dem Entwurf Sexauer's wurde nur die Tieferlegung übernommen; was im übrigen aus der Platzanlage wurde, zeigt der zweite Lageplan Seite 661. Das Bedauern über diese Verhältnisse und die darin zum Ausdruck kommende Verkenntung der künstlerischen Notwendigkeiten für eine der hervorragendsten Stellen der Stadt wird nur durch den Umstand gemildert, daß die Ries'schen Anlagen eine spätere Ausführung der Sexauer'schen Gedanken nicht ausschließen. Herr Ries hat sich als Gartenkünstler um die Verschönerung der Stadt und namentlich um den Stadtgarten die größten Verdienste erworben. Beim Haydn-Platz aber versagte seine Kunst; dieser Platz gehört in das Schaffensgebiet des Architekten. Wir wollen hoffen, daß die kunstfreundliche Periode der Stadt Karlsruhe, die den Billing-Brunnen auf dem Stephans-Platz und den Ratzel-Brunnen auf dem Gutenberg-Platz und vieles Andere in verdienstvoller Weise entstehen ließ, noch nicht vorüber ist. --- (Schluß folgt.)

Der gegenwärtige Stand der Berliner Schnellverkehrsfragen. (Fortsetzung aus No. 93.)

III. Das Schnellbahnsystem der westlichen Vororte (Schluß).

Wir müssen nun nochmals mit einigen Worten auf die von Charlottenburg verfolgte Kurfürstendamm-Linie zurückkommen. Diese Linie (die in dem Uebersichtsplan S. 639 noch nicht eingetragen ist) verläuft in rd. 600 m von der Stadtbahn; ihre Länge ist gering und der von ihr zu erschließende Ortsteil Halensee hat gute Bahn-Verbindungen nach dem Potsdamer-Platz und der Stadtbahn; die Linie hat im Verkehrsnetz von Groß-Berlin mithin eine untergeordnete Bedeutung und ihre Rentabilitäts-Aussichten sind ebenfalls gering. Es wäre mithin sehr bedauerlich, wenn durch ihr Vorhandensein der Anschluß der Wilmsdorf-Dahlemer Bahn an die Linien der Hochbahngesellschaft beeinträchtigt würde.

Nachdem nunmehr die Linienführung der Wilmsdorfer Bahn feststeht, ist die Sachlage für die Kurfürstendamm-Linie folgende: Soll ein Zusammentreffen von drei Linien an einem Punkte vermieden werden, so kann die Kurfürstendamm-Linie entweder durch die Joachimsthaler- und Schaper-Straße nach dem Nürnberger-Platz oder nach dem Bahnhof Zoologischer Garten der Untergrundbahn geführt werden. Beide Linienführungen stellen allerdings Umwege für den Weg nach dem Wittenberg-Platz dar. Für den Anschluß an den letzteren Bahnhof sind verschiedene Lösungen möglich, die in den Abbildungen 19a—d dargestellt sind (vergl. dazu auch den Lageplan der Station Zoologischer Garten, Abbildung 20); der den Abbildungen beigegebene kurze Text kennzeichnet die Vor- und Nachteile dieser verschiedenen Lösungen. Schließlich bliebe noch, um Umwege völlig zu vermeiden, die weitere Möglichkeit bestehen, auf der allerdings nur 880 m langen Strecke vom Wittenberg-Platz nach dem Zoologischen Garten an der Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche eine weitere Station einzuschalten, auf der sich der Umsteigeverkehr zur Kurfürstendamm-Linie ohne Bahnsteigwechsel vollziehen könnte. —

Der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle noch erwähnt, daß für später eine Fortsetzung der bestehenden

Untergrundbahn über den Wilhelm-Platz in Charlottenburg hinaus nach Norden bis zum Nordring geplant ist. Nach der Herstellung dieser Verlängerung wird dann wohl auch für den Bahnhof Bismarck-Straße die planmäßige Betriebsführung in der Weise eintreten, daß die Reichskanzler-Platz-Linie mit ihrer künftigen Fortsetzung nach der Rennbahn Hauptlinie, die Wilhelm-Platz-Linie Zweiglinie mit Pendelzugbetrieb wird. —

IV. Die Erweiterung des Schnellbahnnetzes auf Berliner Gebiet. (Vergl. hierzu den Uebersichts-Lageplan S. 639 in No. 93.)

Während man im Gebiete der westlichen Vororte fieberhaft an der Erweiterung des Schnellbahnnetzes arbeitet, geht die ungleich wichtigere, wenn auch ungleich schwierigere Erbauung von Schnellbahnlinien im Inneren Berlins nur äußerst langsam voran.

Mit dem Bau der der Hochbahngesellschaft am 22. Dezember 1907 genehmigten Linie vom Spittelmarkt über den Alexander-Platz nach der Schönhäuser-Allee (Linie I des Uebersichtsplanes) ist noch nicht begonnen worden, wenn man von dem 300 m langen bereits fertiggestellten Tunnelstück in der Amalien-Straße absieht, das gleichzeitig mit der Anlage dieser Straße hergestellt wurde. Nach dem Vertrag mit der Stadt soll die Strecke bis zum Alexander-Platz bis Ende 1912, die Reststrecke bis Ende 1915 eröffnet werden; man hofft jedoch, die Gesamtstrecke bis Ende 1912 fertig stellen zu können. Die dem Bau der Linie sich entgegenstellenden technischen Schwierigkeiten sind erheblich und machen umfangreiche Projektierungsarbeiten notwendig. Besonders schwierig gestaltet sich die Unterfahrung der an der Kreuzungsstelle rd. 170 m breiten Spree, die bei der Unzuverlässigkeit des Berliner Untergrundes und der geringen, nur 0,8 m betragenden Ueberdeckungshöhe des Tunnels nicht mit Schildvortrieb und Druckluft etwa nach dem Vorbild des Ost-Boston-Tunnels, sondern voraussichtlich in offener Baugrube hergestellt werden soll. Dieser interessanten Bauausführung kann man mit einer gewissen Spannung ent-

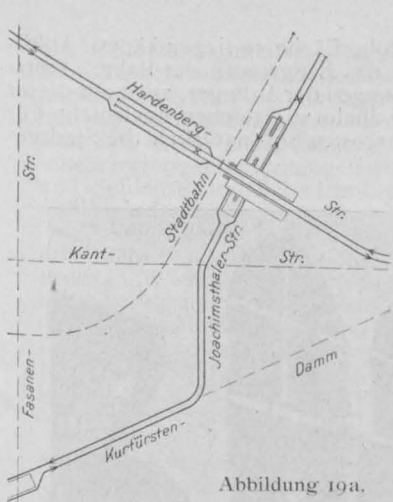


Abbildung 19a.

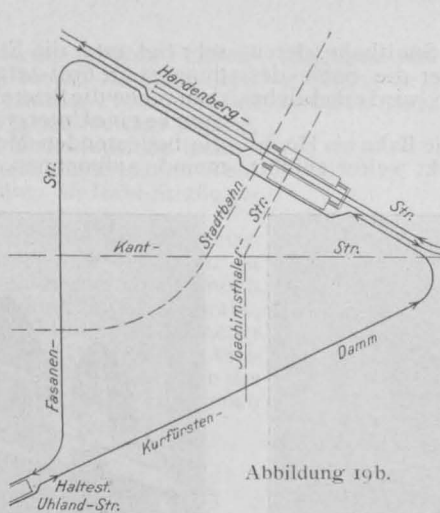
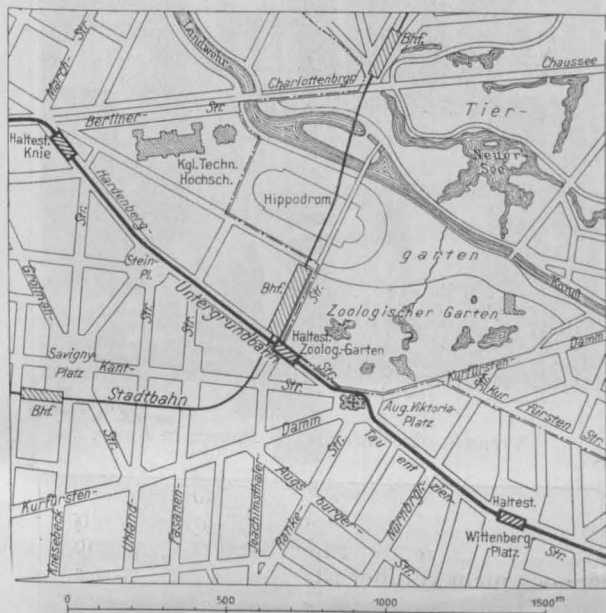


Abbildung 19b.



Abbildung 19c.



Abbildungen 19a—d und Abbildung 20. Studien zur Heranführung der geplanten Kurfürstendamm-Linie der Stadt Charlottenburg an die Station Zoologischer Garten der Hoch- und Untergrundbahn.

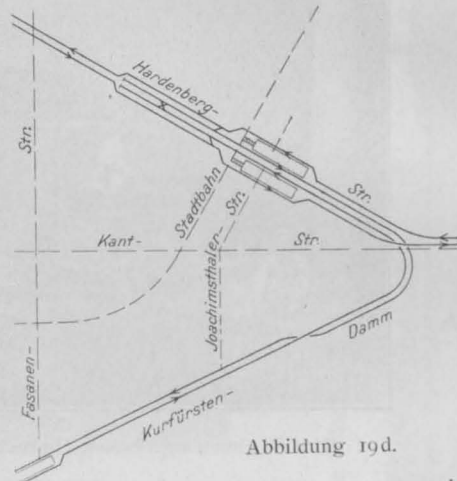


Abbildung 19d.

Erklärung zu den Abbildungen 19a—d.

Lösung a. Führung durch die Joachimsthaler-Straße mit stumpfer Endigung unter dem jetzigen Bahnhof. Uebergang durch Treppen.

Lösung b. Eingleisige Schleife durch den Kurfürstendamm, die Hardenberg- und Fasanen-Straße. Zugübergang unmöglich. Umsteigen von Kurfürstendamm nach dem Wittenberg-Platz ohne Bahnsteigwechsel, in umgekehrter Richtung mit Bahnsteigwechsel (Treppen).

Lösung c. Führung durch die Fasanen-Straße. Richtungsbetrieb, daher Zugübergang und Umsteigen ohne Bahnsteigwechsel möglich.

Lösung d. Führung über Kurfürstendamm und Hardenberg-Straße. Richtungsbetrieb mit Gleisverschränkung. Zugübergang und Umsteigen ohne Bahnsteigwechsel möglich.

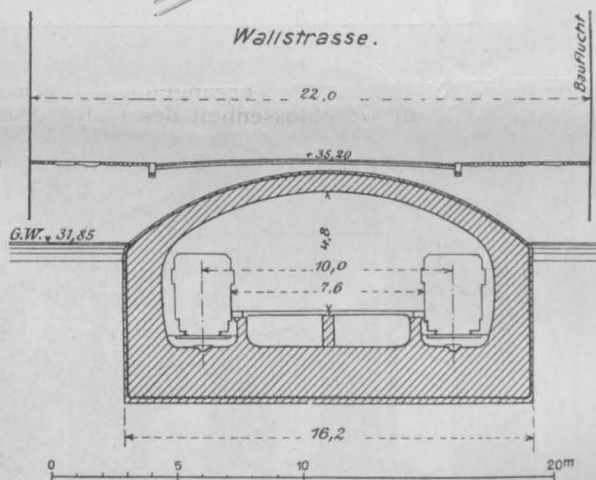
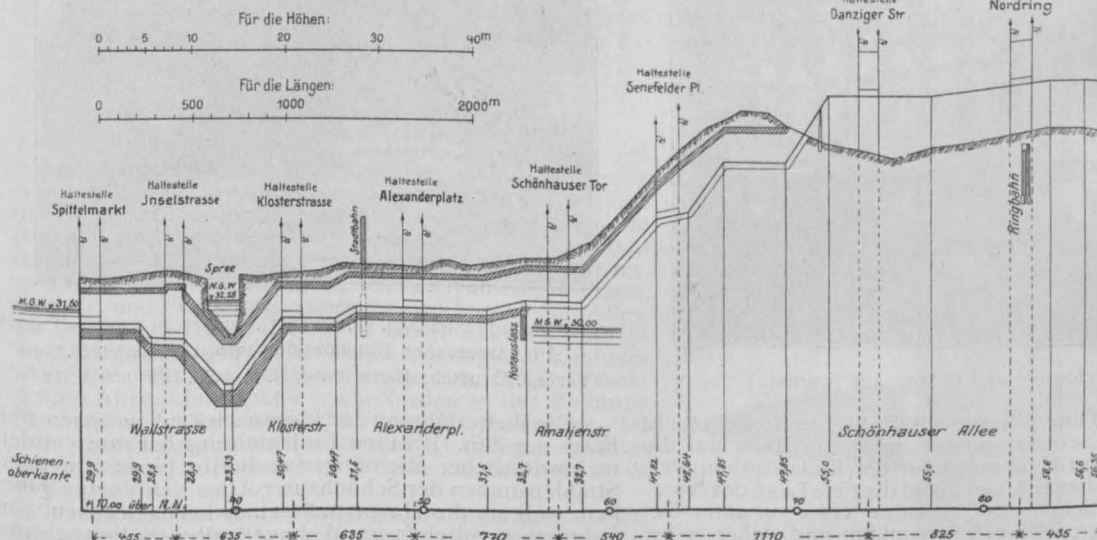


Abbildung 22. Querschnitt der geplanten Haltestelle der Untergrundbahn an der Insel-Straße.



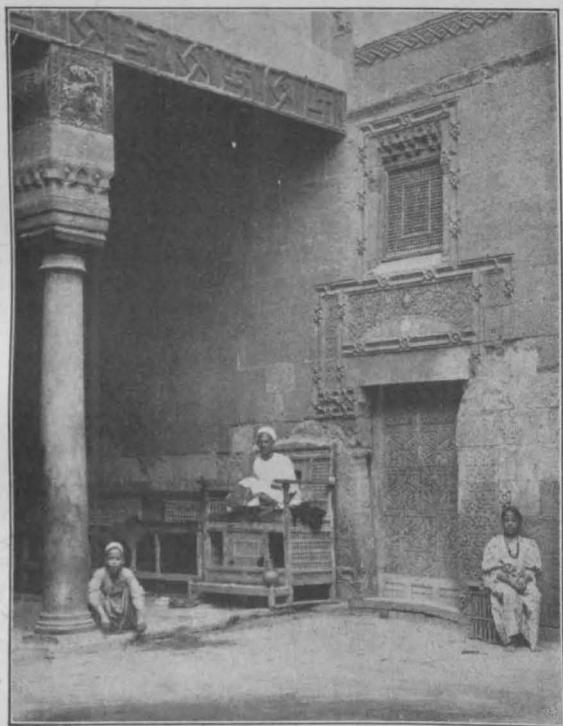
Der gegenwärtige Stand der Berliner Schnellverkehrsfragen.

Abbildung 21. Längs- u. Höhenprofil der Untergrundbahn von Spittelmarkt bis Schönhauser-Allee.

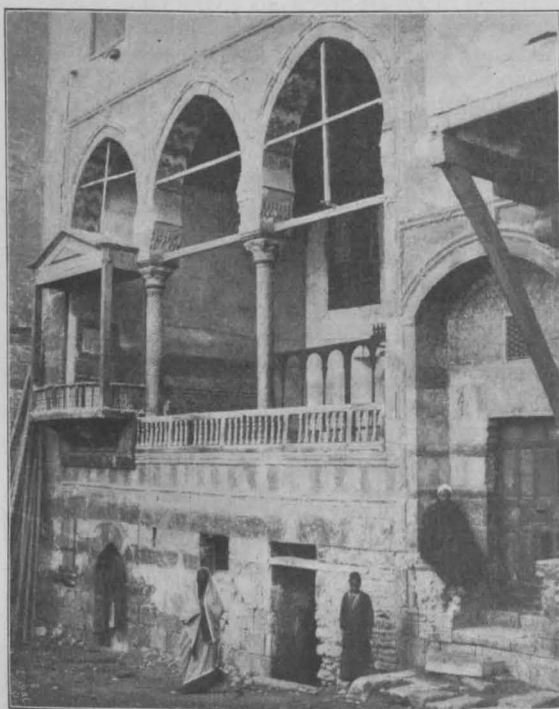
gegen sehen. Auch die Unterfahrung der Stadtbahn, deren Grundmauern an dieser Stelle bis unter die Sohle des ehemaligen Königsgrabens hinabreichen, wird erhebliche Schwierigkeiten bieten.

Von der Fransecki-Straße aus soll die Bahn als Hochbahn bis zu ihrem nördlichen Endpunkt weiter geführt

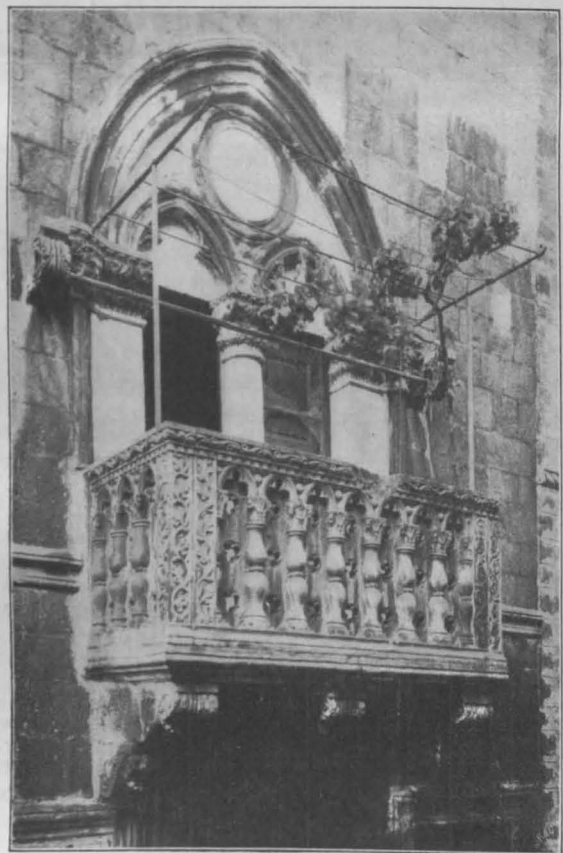
sehr tief unter die Erdoberfläche zu liegen käme. Abbildung 21 (S. 659) zeigt das Längsprofil der Bahn. Trotzdem ruhen die Bestrebungen der Anlieger, auch auf dieser Strecke eine Untergrundbahn zu erreichen, noch nicht. Für die bedeutenden Mehrkosten soll natürlich die Stadtgemeinde aufkommen.



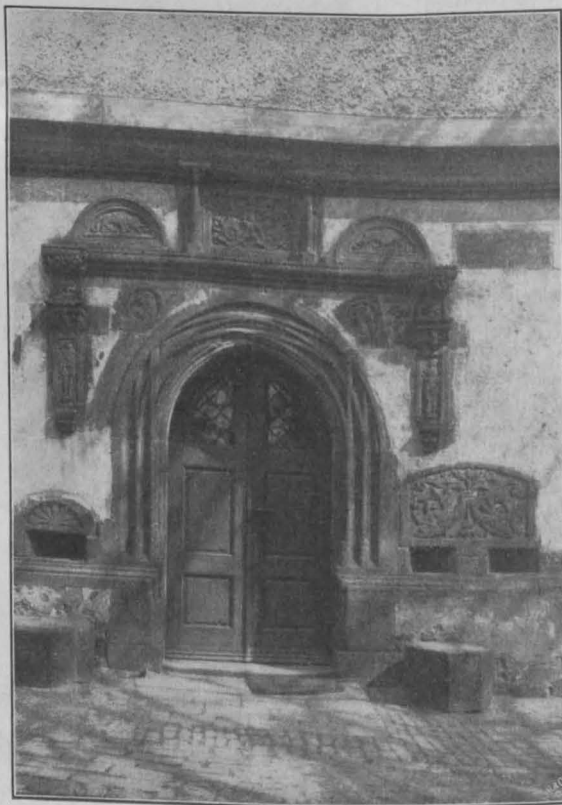
Hof in einem arabischen Hause in Kairo.



Veranda eines arabischen Hauses in Kairo.



Bogenfenster und Balkon aus Ragusa.



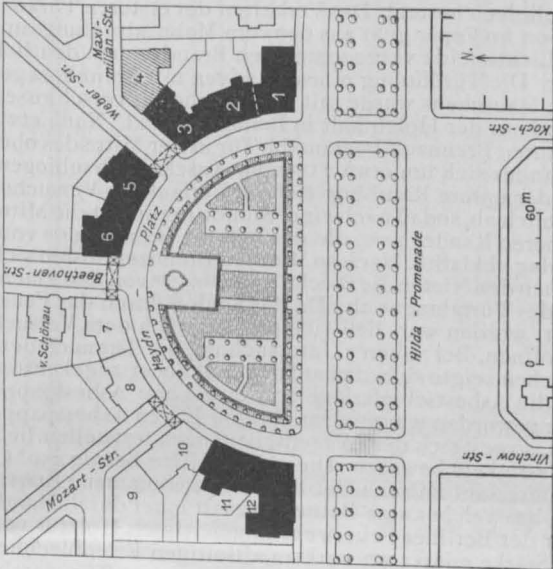
Portal in Rammershausen. W. Hess, G. Rupprecht Nachf. in Cassel.
Aus: **Deutscher Baukalender 1910** (Skizzenbuch).
Verlag: Deutsche Bauzeitung, G. m. b. H. Berlin SW. 11.

werden. Die Weiterführung als Untergrundbahn macht hier besondere Schwierigkeiten, weil die Bahn auf die Höhenlage zweier Hauptsammler der Kanalisation, welche sich nicht verlegen lassen, und die tiefe Lage des Nordringes, dessen Schienen-Oberkante etwa 7 m unter Gelände liegt, Rücksicht nehmen müßte und daher selbst

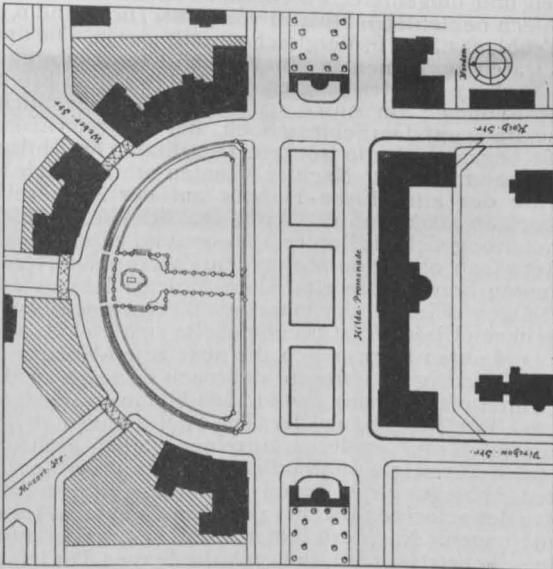
Die Weiterführung der Bahn nach Pankow ist nur eine Frage der Zeit. Bei ihrer Linienführung hat man vor den in nordöstlicher Richtung aus Berlin hinausführenden Strahlenstraßen der Schönhauser-Allee den Vorzug gegeben, weil sie die Hauptstraße eines hochgelegenen, von Fabriken ziemlich freien Wohngeländes ist, die auch von

den in Betracht kommenden Straßen den größten Straßenbahn-Verkehr aufweist. Zu bedauern bleibt, daß der Spittelmarkt nicht geradlinig mit dem Alexander-Platz unter Berührung des Molkenmarktes verbunden werden konnte, weil sich dieser Linienführung unüberwindliche technische Schwierigkeiten entgegensetzten (Mühlendamm-Wehr und -Schleuse), sodaß der Umweg über die Insel-Straße gewählt werden mußte.

Zweifelloos wird auch die Schönhauser-Allee-Linie eine erhebliche Umgestaltung des Stadtbildes bewirken. In erster Linie wird sie dem von Verkehrsmitteln bisher noch nicht berührten Stadtteil in der Gegend der Wall-Straße, der an der Insel-Straße eine zweite Haltestelle erhält,¹⁾ neues Leben einhauchen. Auch die Schönhauser-Allee wird vielleicht eine ähnliche Entwicklung durchmachen, wie die jetzt von der Hoch- und Untergrundbahn durchzogenen Straßen des Westens.



Ansführung der Platzanlage durch die Stadt Karlsruhe.

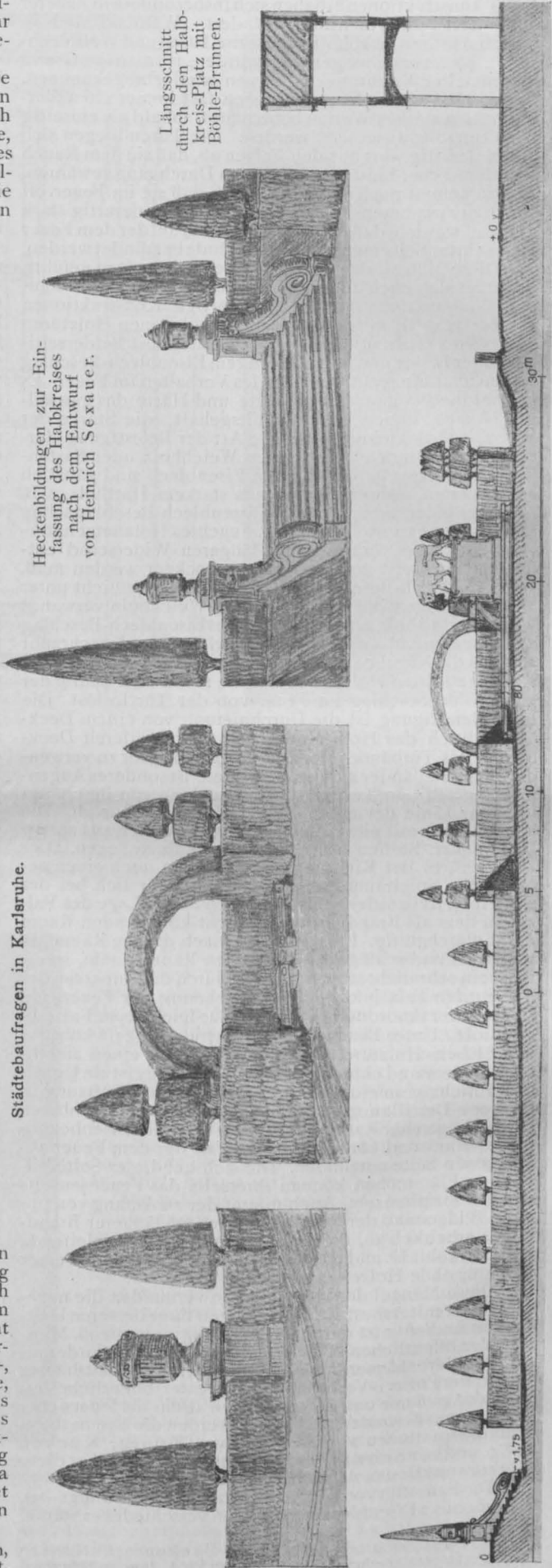


Vorschlag zur Gestaltung des Haydn-Platzes vor dem Mühlburger-Tor. Arch.: Heinr. Sexauer in Karlsruhe.

Im Jahre 1908 hat die Hochbahn-Gesellschaft bei den staatlichen und städtischen Behörden die Genehmigung zum Bau einer Zweiglinie vom Alexander-Platz nach dem Ringbahnhof Frankfurter-Allee (Linie V im Uebersichtsplan) nachgesucht, eine Linie, die ein dicht bevölkertes Viertel durchzieht. Die Linie führt als Unterpflaster-Bahn vom Alexander-Platz durch die Landsberger-, Weber- und Frankfurter-Straße bis zur Frankfurter-Allee, in der sie zur Hochbahn empor steigt und als solche bis zum Ringbahnhof verläuft. Die Anordnung des Bahnhofes Alexander-Platz soll so getroffen werden, daß die Frankfurter-Allee-Linie später nach Norden in der Richtung nach dem Stettiner Bahnhof fortgesetzt werden kann. Da hier ein Umsteigen nach allen vier Richtungen erwartet werden kann, wird jede der beiden kreuzenden Linien

¹⁾ Abb. 22 S. 659 zeigt den Querschnitt der Inselstraßen-Station, die wegen ihrer tiefen Lage eine gewölbte Tunneldecke erhält.

ihren besonderen Bahnsteig erhalten. Um an Breiten-Entwicklung zu sparen, sollen die beiden Bahnsteige gegeneinander verschränkt werden. — (Fortsetzung folgt.)



Neuere feuersichere Türkonstruktionen.

Vom kgl. Bauinspektor V. Wendt in Berlin.

Die Anschauungen über die Feuersicherheit von Türkonstruktionen*) haben sich insbesondere in neuerer Zeit sehr wesentlich geändert. Während noch in früheren Jahren gewöhnliche eiserne Türen und Wellblechtüren für feuersicher gehalten wurden, ist man auf Grund gesammelter Erfahrungen hiervon wieder abgekommen. Es wird bei diesen Konstruktionen fast immer ein außerordentlich starkes Werfen beobachtet, sobald sie einseitig der Erhitzung ausgesetzt werden. Die Türen biegen sich dabei derartig weit aus den Falzen ab, daß sie dem Rauch und dem Feuer bald ungehinderten Durchgang gewähren. Hierzu kommt noch der Uebelstand, daß sie im Feuer oft gänzlich zusammensinken oder mindestens derartig stark glühend werden, daß in der Nähe der Tür auf der dem Feuer abgekehrten Seite lagernde Gegenstände entzündet werden.

Diese Mängel der eisernen Türen haben dazu geführt, daß man sich nach anderen, im Feuer widerstandsfähigeren Konstruktionen umsah. Derartige Konstruktionen glaubte man in mit Eisenblech beschlagenen Holztüren gefunden zu haben. Derartige Holztüren mit beiderseitigem oder besser noch mit allseitigem Eisenblech-Beschlag zeigen aber ein recht wechselndes Verhalten im Feuer. Es kommt hierbei ganz auf die Güte und Härte des gewählten Holzes, seinen Feuchtigkeitsgehalt, die Stärke der Eisenblech-Bekleidung und die Art der Befestigung derselben an. Türen aus trockenem Weichholz oder Kistenholz mit aufgenageltem dünnen Eisenblech sind gänzlich zu verwerfen, während Türen aus starkem Hartholz, z. B. eichene Bohlentüren, auch ohne Eisenblech-Beschlag schon erheblichen Feuerschutz bieten. Feuchtes Holz setzt naturgemäß der Zerstörung einen längeren Widerstand entgegen, da es erst vom Feuer ausgetrocknet werden muß. Der Eisenblech-Beschlag auf Holztüren sollte nicht unter 1 mm Stärke gewählt werden, sofern Weichholz verwandt wird, bei Hartholz genügen 0,5 mm. Der Eisenblech-Beschlag soll ferner nicht einfach aufgenagelt oder aufgeschraubt sein, da die Nägel bzw. Schrauben infolge Verkohlungs des sie umgebenden Holzes nachlassen, sodaß sich häufig der ganze Blechbeschlag im Feuer von der Tür loslöst. Die beste Befestigung ist die Durchnietung von einem Deckblech durch das Holz hindurch bis zum anderen Deckblech. Als Türbänder sind starke Langbänder zu verwenden; Aufsatzbänder sind zu verwerfen. Besonderes Augenmerk ist auf den Türfalz zu richten, denn von ihm hängt in erster Linie der rauchdichte Schluß der Tür ab. Die Tür soll sich mit einer Fläche von 5 cm auf den aus unverbrennlichen Stoffen herzustellenden Falz auflegen. Der Falz muß in der Richtung der Türebene noch einen genügenden Spielraum haben, damit die Tür sich bei der Erhitzung frei ausdehnen kann. Auch ist die Lage des Falzes zu dem als Brandherd in Betracht kommenden Raum nicht gleichgültig. Liegt der Falz nach diesem Raum zugewendet und schlägt die Tür in den Raum hinein, so erfolgt ein sehr dichter Fugenschluß durch das Anpassen der Tür in den Falz infolge der Ausdehnung der Feuergase. Bei anderer Anordnung wird die Tür leicht vom Falz abgedrückt. Unter Beachtung vorstehender Regeln konstruierte Eisen-Holztüren können dem Feuer einen ziemlichen Widerstand entgegensetzen. Allerdings ist ein Uebelstand nicht vermeidbar: das Holz geht bei Erhitzung in trockene Destillation über, die entwickelten brennbaren Gase dringen als Rauch durch die Fugen der Eisenbekleidung heraus und können sich auch an der dem Feuer abgelegenen Seite entzünden. Die sich auf dieser Seite bildenden Flämmchen können ihrerseits das Feuer jenseits der Tür fortpflanzen. Auch nimmt der zu Anfang vorhandene Widerstand der Eisen-Holztüren bei längerer Branddauer erheblich ab, da dann das schlecht wärmeleitende Holz verkohlt ist und das Verhalten der Tür sich dem einer Eisentür ohne Holzeinlage nähert.

Diese Mängel der Holzeinlagen vermeiden die neueren Türen mit Asbest-Einlage. Wegen ihrer besseren Haltbarkeit im Feuer ist deren Verwendung vom preuß. Minister der öffentlichen Arbeiten in den Sonderanforderungen für Warenhäuser und andere größere Geschäftshäuser und in der Polizei-Verordnung für Theater, öffentliche Versammlungsräume und Zirkusanlagen allein als feuersicher zugelassen. Besonders empfohlen werden die Eisenasbest-Türkonstruktionen von Berner, von König, Kücken & Co. und von Schwarze. Im folgenden seien daher diese Türkonstruktionen näher beschrieben.

Die Patenttür von Berner-Nürnberg (Abbildung 1—3), besteht aus 2 Eisenblechwänden von verschiedener Stärke,

welche je nach der zu erzielenden Widerstandsfähigkeit im Feuer 3—11 Lagen Asbestpappe von je 2 mm Stärke zwischen sich aufnehmen. Die Normaltür ist aus einem 2 mm starken Türblech, dem sogenannten Trageblech, der 6 mm starken Asbest-Isolierung, und dem $\frac{1}{2}$ —1 mm starken Schutzblech zusammengesetzt. Das Trageblech ist perforiert, d. h. mit dicht nebeneinander liegenden Luftschlitzen versehen. Die Vollblechseite wird beim Versetzen demjenigen Raume zugekehrt, gegen welchen Feuerschutz geschaffen werden soll. Liegt Feuersgefahr von beiden Seiten vor, so erhalten zweckmäßig beide Türbleche Durchlochungen. Neuerdings wird die Bernertür auch nach Abbildung 4 derart ausgebildet, daß die Tür aus 2 je 1 mm starken Außenblechen in glatter Ausführung oder mit Längsrillen, einer beiderseitigen je 2,5 mm starken Asbest-Einlage und einem inneren Wellblech besteht. Das Verhalten der ersteren Türkonstruktion im Feuer geht aus den vom Materialprüfungsamt Groß-Lichterfelde vorgenommenen Brandproben deutlich hervor. Die Türöffnung eines massiven mit Brennholz gefüllten Häuschens wurde mit einer Bernertür verschlossen und sodann der Holzinhalt in Brand gesteckt. Nach etwa 15 Minuten Brennzeit begann die Tür in der Mitte des oberen Randes sich um etwa 2 cm vom Anschlag abzubiegen. Auch der untere Rand bog sich im Verlauf des Versuches allmählich ab, sodaß nach einer Stunde Brennzeit die Mitte des oberen Randes 2 cm, die des unteren Randes 3 cm vom Anschlag abklaffte. Nach 50 Minuten Brennzeit lösten sich zwischen den Nietendie Bleche bis zu 0,5 cm von den Flacheisen des Türrahmens ab. Da das Schloß durch das Feuer zerstört worden war, ließ sich die Tür nach dem Versuch nicht öffnen. Bei näherer Untersuchung der Tür nach dem Ablöschen zeigte sich, daß auf der dem Feuer zugekehrten Seite die Asbestschieferlage und eine Lage Asbestpappe mürbe geworden waren. Die übrigen Lagen Asbestpappe hatten, soweit sich dem Augenschein nach feststellen ließ, ihre Festigkeit bewahrt. Die größte Hitze betrug 950° C.

Interessant ist auch eine früher vorgenommene Brandprobe, bei welcher eine Berner-Tür mit einer durch Handwerker der Berliner Feuerwehr angefertigten Holztür von 3,4 cm Stärke mit 0,5 mm starkem allseitigen Eisenblechbeschlag, befestigt durch Nägel, die die ganze Tür durchdrangen und umgenietet waren, und mit einer alten mit Eisenblech bekleideten Holztür von 32 mm Dicke und 0,35 mm Eisenblechstärke in Vergleich gestellt wurde. Die drei Türen waren zusammen in ein Versuchshäuschen eingebaut. Nach 17 Minuten zeigten sich bei der alten Eisenholztür Flammen am Anschlag und eine lange Stichflamme drang aus dem Schlüsselloch. Bei der neuen Eisen-Holztür begann sich die trockene Destillation des Holzes bemerkbar zu machen. Nach 22 Minuten erhitzte sich in der Mitte der alten Eisen-Holztür auf der Außenseite das Blech so stark, daß die Farbe zerstört wurde. Nach 33 Minuten bog sich die Berner-Tür oben und unten an den Ecken etwas ab, ohne indessen aus dem Falz zu gehen. Nach 36 Minuten brannte die alte Eisen-Holztür lebhaft aus allen Nähten zwischen den einzelnen Blechstreifen. Auch bei der neuen Eisen-Holztür entwickelte sich viel Rauch. Nach 42 Minuten begann sich die neue Eisen-Holztür in der Mitte derartig abzubiegen, daß nach weiteren 10 Minuten durch die Öffnung nach außen Flammen schlagen konnten. Der Blechbelag der Tür beulte sich auf der Außenseite ab und wurde an einzelnen Stellen glühend. Die Berner-Tür zeigte während des Brandes außer der erwähnten Abbiegung der Ecken und einer geringen Aufwölbung des gelochten Bleches zwischen den Nietendie keine Veränderungen. Nach erfolgtem Ablöschen, wobei auch die Türen benetzt wurden, ließ sich die Berner-Tür leicht öffnen, das Schloß war gut schließbar und klemmte nicht im Anschlag. Die Tür hatte sich nur wenig verzogen, während die beiden anderen Türen ihre Form und Lage beträchtlich verändert hatten. Bei näherer Untersuchung wurde festgestellt, daß das gelochte Blech der Berner-Tür auf der Brandseite zwischen den Schrauben polsterartig aufgewölbt war. Im Inneren der Tür waren die der Brandseite zunächst liegenden Asbestlagen mürbe und bröcklig geworden. Die übrigen Asbestplatten hatten, soweit sich nach dem Augenschein feststellen ließ, ihre Festigkeit bewahrt. Das zwischen den Blechen der alten Eisen-Holztür eingeschlossene Holz war völlig zerstört. Das Holz der neuen Eisen-Holztür war im oberen und unteren Teil auf der Außenseite noch stückweise erhalten. In beiden Türen hatten die die Bänder befestigenden Nägel keinen Halt mehr. Die Hitze überstieg an allen Punkten 1020° C.

Die feuersichere Patent-Tür von König, Kücken & Co., Berlin (Abbildungen 5—7) besteht aus einem zickzackförmig bald nach der Innen-, bald nach der Außen-

*) Vergl. auch „Feuersichere Baukonstruktionen“ vom Verfasser; erscheint demnächst bei Ph. L. Jung in München.

seite der Tür gebogenen Eisenblech von 1 mm Stärke, in dessen Falzflächen noch Zwischenbleche, sogen. Kappen, eingesetzt sind. Hierdurch entstehen mit Luft gefüllte

Prüfungsamt Berlin veranstalteten Brandprobe außerordentlich gut bewährt. Wir entnehmen dem Prüfungszeugnis Folgendes: Die Tür war in ein Versuchshäuschen ein-

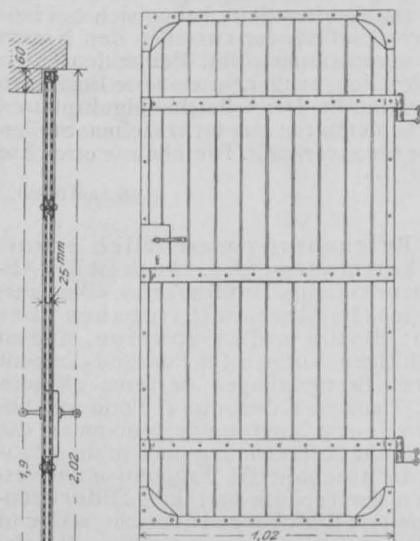


Abbildung 7.

Abbildungen 5—7.
System „Kücken“ von
König, Kücken & Co.
in Berlin.

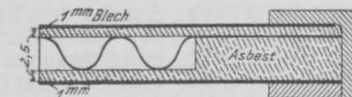


Abbildung 4.

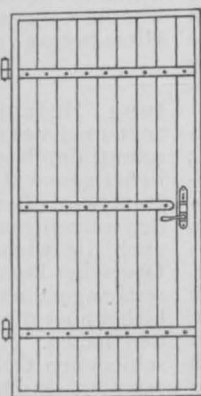


Abbildung 3.

Abbildungen 1—4.
Feuerschutz-Tür System
„Berner“, G. m. b. H.
in Nürnberg.

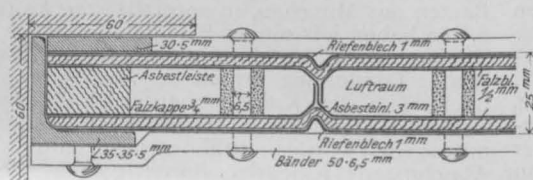


Abbildung 6.

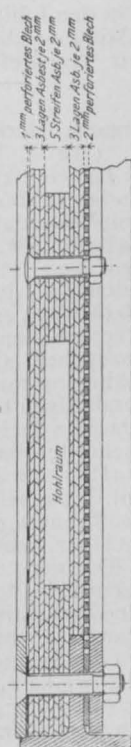


Abbildung 1.

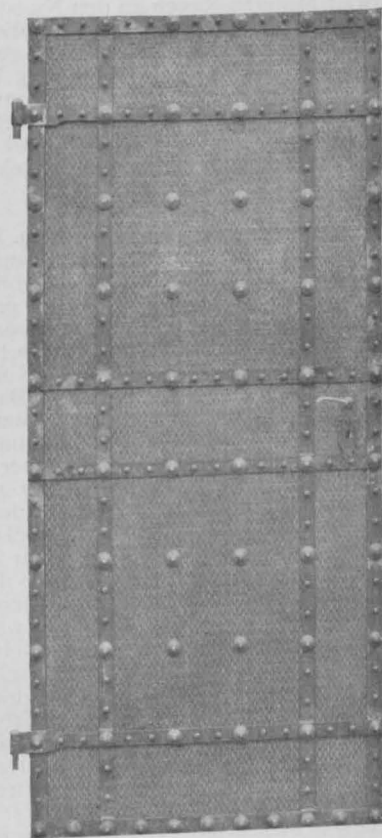
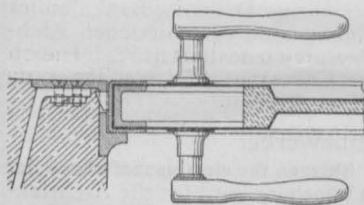


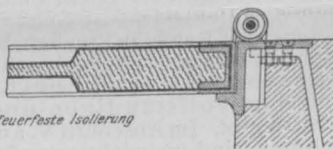
Abbildung 2.

Abbildung 5.



Ausfüllung mit Asbest oder Korkstein bzw. Feuerfeste Isolierung

Abbildung 8.



Abbildungen 8—10.
Feuerschutz-Tür
System
„Schwarze“ von
den „Deutschen
Metalltüren-
Werken“
Aug. Schwarze in
Brackwede i. W.

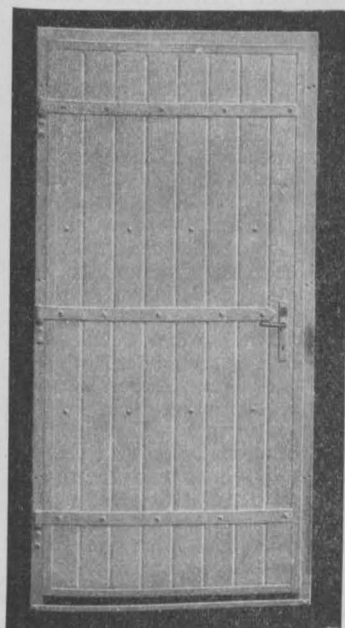


Abbildung 9. Feuersichere Rillen-
tür in einfacher Ausbildung.

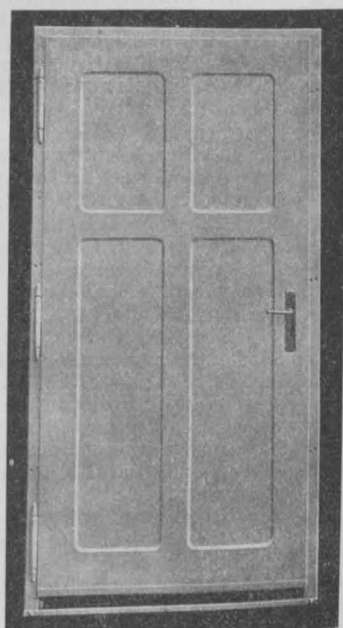


Abbildung 10. Feuersichere Füll-
ungstür in einfacher Ausbildung.

Hohlräume. Auf diese Innen-Konstruktion sind auf beiden Seiten 2,5—3 mm starke Asbesttafeln aufgelegt, welche durch äußere Riefenbleche abgedeckt sind. Die Tür ist im ganzen 25 mm stark und hat sich bei einer im Material-

gebaut. Nach 12 Minuten Brennzeit des Holzinhaltes des Versuchshäuschens wölbten sich die äußeren Bleche schwach auf. Sonstige Veränderungen ließen sich am Äußeren der Tür während des Versuches nicht wahrnehmen. Nach dem Ablöschen, wobei auch die Tür mit benetzt wurde, ließ sich das Schloß leicht schließen und die Tür leicht öffnen. Beim Auseinandernehmen der Tür wurde festgestellt, daß der Asbestbelag auf der Feuerseite mürbe geworden, auf der äußeren Seite anscheinend unverändert geblieben war. Im übrigen hatten sämtliche Teile der Tür ihren Zusammenhang bewahrt. Die Hitze betrug 900 °C.

Die patentgepreßte und gefalzte Metalltür von Schwarze in Brackwede in Westfalen (Abbildungen 8—10), besteht aus einem Gehäuse von 2 Platten aus 1 mm starkem Eisenblech. Die beiden Platten sind gepreßt und alsdann durch Falzung derart miteinander verbunden, daß wesentliche dem Feuer ausgesetzte Nietungen vermieden sind. Die Pressung verleiht den Türen eine außerordentliche Steifigkeit. Die eigenartige Bauart gestattet außerdem, daß die dem Feuer ausgesetzte Metallplatte der durch die vermehrte Wärme hervorgerufenen Ausdehnung völlig Folge leistet. Auch innere Verstärkungen fallen fort. Der Hohlraum zwischen den Blechen wird mit einem inneren Kern von 6—8 mm starken Asbest-Kieselguhrplatten versehen. Auch diese Tür hat sich bei einer veranstalteten Brandprobe bewährt. Es war eine Rillentür und eine Tür mit eingepreßten Füllungen in üblicher Weise in ein Versuchshäuschen eingebaut worden. Bei der Rillentür begann sich nach 15 Minuten Brennzeit die obere rechte Ecke vom Anschlag abzubiegen, etwa im Betrage von 1 cm. Nach

etwa 20 Minuten begann sich auch die untere rechte Ecke abzubiegen um etwa 0,8 cm. Nach etwa 30 Minuten zeigten sich auf dem Türblech an den Nietten glühende Stellen, die sich im Laufe des Versuches bis zu etwa Talergröße ausdehnten. Bei der eingepreßten Füllungstür drang nach etwa 7 Minuten Rauch an den Nietstellen durch die Türbleche, gleichzeitig begann sich die rechte obere Ecke vom Anschlag abzubiegen, desgl. nach etwa 10 Minuten die untere Ecke. Die Abbiegung betrug am Ende des Versuches oben etwa 1,4 cm, unten etwa 1 cm. Nach etwa 12 Minuten zeigten sich an den Nietten in den Füllungen glühende Stellen, die sich während 25 Minuten über die ganze Fläche der Füllungen ausdehnten. Nach etwa 40

Minuten hatte sich das obere und das untere Band zwischen den Schrauben an einer Stelle etwas gehoben. Nach 60 Minuten sind beide Schlösser noch schließbar. Beim Bespritzen von außen gingen die Abbiegungen etwas zurück. Auf der dem Feuer zugekehrten Seite haben sich bei beiden Türen die Bleche und Bänder zwischen den Nietten und Schrauben polsterartig aufgewölbt. Bei beiden Türen waren die auf der dem Feuer zugekehrten Seite liegenden Asbesttafeln etwas zermürbt. Die Asbestkieselguhrplatten waren im wesentlichen erhalten, nur an einzelnen Stellen war die Rohreinlage etwas verkohlt. Die höchste erreichte Hitze betrug 1100° C. —

(Schluß folgt.)

Literatur.

Deutscher Baukalender 1910. 43. Jahrgang. Herausgegeben von der „Deutschen Bauzeitung“. 3 Teile. Teil I: Taschenbuch; Teil II: Nachschlagebuch; Teil III: Skizzenbuch. Preis für alle Teile: Teil I gebunden in dunklem Einband 3,50 M., in rotbraunem Leder mit Verschuß 4 M. Verlag Deutsche Bauzeitung, G. m. b. H. in Berlin, SW. 11. —

Wir haben das Erscheinen des neuen, bereits 43. Jahrganges unseres „Deutschen Baukalenders“, der sich in den weitesten Kreisen der größten Beliebtheit erfreut, Seite 544 kurz angezeigt und uns damals vorbehalten, nach Erscheinen auf seinen Inhalt näher einzugehen. Gleich seinen Vorgängern zeigt auch der 43. Jahrgang 1910 des „Deutschen Baukalenders“ neben der sorgfältigen Durchsicht und Verbesserung aller Kapitel und neben der Erweiterung und Umarbeitung mehrerer Abschnitte eine wesentliche Vermehrung seines Inhaltes, die äußerlich nur zum Teil zur Erscheinung kommt, da an mehreren Stellen Kürzungen vorgenommen werden konnten, die im Interesse der besseren Uebersichtlichkeit lagen. Trotzdem ist Teil I um 14, Teil II im technischen Teil um 7 Seiten länger geworden, dazu kommt noch der Zuwachs, der sich aus dem ständig wachsenden Umfang der Personalien ergibt. Im Teil I, Taschenbuch, ist im Hauptabschnitt IV, persönliche Verhältnisse der Architekten und Ingenieure, neu hinzugekommen die Gebührenordnung der „Gartenarchitekten“, die neben der schon vorhandenen der „Gartenkünstler“ den Fachgenossen von Wert sein wird; der Gebührenordnung des Verbandes deutscher Kunstgewerbe-Vereine konnte der erst in diesem Jahre angenommene Tarif beigelegt werden. In dem Kapitel über die Bezüge der staatlichen Baubeamten und deren Hinterbliebenen wurden, nachdem die Gehalts- und Wohnungsgeld-Regelungen im Reich, in Preußen, Bayern und anderen Bundesstaaten zum Abschluß gebracht sind, die neuen Bestimmungen eingesetzt, sodaß dieses Kapitel jetzt über das Gesamtgebiet vollständigen und zuverlässigen Aufschluß gibt. Im Abschnitt V, aus der sozialen Gesetzgebung, sind die wichtigsten Bestimmungen aus dem neuen Gesetz über die Sicherung der Bauforderungen eingefügt. Im Abschnitt IV, Technische Angaben aus Hoch- und Tiefbau, sind die neuen preuß. Bestimmungen vom 6. April 1909 über die bauliche Anlage, die innere Einrichtung und den Betrieb von Theatern, Zirkusgebäuden und öffentl. Versammlungsräumen aufgenommen. Im Abschnitt VII konnte das Kapitel über die Anlage und Untersuchung von Dampfkesseln etwas gekürzt werden, da zu den dort aufgenommenen, jetzt wesentlich ausführlicheren neuen reichsgesetzlichen Bestimmungen, die Ende 1909 in Kraft treten, die neue preußische Ausführungs-Anweisung noch nicht erlassen ist. Die Sicherheits-Vorschriften für Lasten- und Personen-Aufzüge sind durch die neuen Bestimmungen vom 1. Oktober 1908 ersetzt. Neu berechnet sind wie alljährlich die Tabellen über die Hochwassergezeiten an der Nordseeküste, und die Angaben über Baupreise sind durchweg einer sorgfältigen Durchsicht unterzogen. Schließlich ist, vorläufig am Schluß, noch ein neues Kapitel XI hinzugefügt: Bauerlaubnis und Bauordnungen, in welchem die in Deutschland üblichen allgemeinen Bestimmungen, die durch Landesgesetze geregelt sind und die in den Bauordnungen einiger großen Städte niedergelegten wichtigsten Bestimmungen kurz zusammengestellt sind. Die Arbeit soll in den nächsten Jahrgängen weiter ausgebaut werden. Aber auch in ihrer jetzigen Fassung dürfte sie Vielen von erheblichem Wert sein, um sich bei einer in Aussicht stehenden Bauaufgabe rasch über die einschlägigen Verhältnisse in ihren Hauptmomenten zu unterrichten. Wir glauben gerade mit dieser Neueinfügung dem Inhalt unseres Kalenders eine wesentliche Bereicherung zugeführt zu haben.

Im Teil II, Nachschlagebuch, ist im Abschnitt Hochbau-Konstruktion das Kapitel über Gründungen erweitert, insbesondere aber sind die Kapitel über Lüf-

tung, Heizung, Beleuchtung wesentlich erweitert und vervollkommen worden. Auch ist der Abschnitt durch schärfere Teilung, Fettdruck usw. übersichtlicher gemacht worden. Im Abschnitt II, Angaben über Portland-Zement, Beton und Eisenbeton, sind zu den zurzeit noch gültigen Normen für Portland-Zement auch die wichtigsten Bestimmungen der vom „Verein Deutscher Portland-Cement-Fabrikanten“ Ende 1908 bereits angenommenen neuen Normen aufgenommen, die bisher aber die staatliche Anerkennung noch nicht gefunden haben. Auch in Abschnitt III, Ergebnisse aus verschiedenen Gebieten der Technik und ihrer Hilfswissenschaften, sind hier und da Einfügungen gemacht, während der Abschnitt IV über Statik, der 1905 einer durchgreifenden Neubearbeitung unterzogen worden ist, bestehen bleiben konnte. —

Der Teil III, Skizzenbuch, schließlich enthält wiederum 63 schöne vorwiegend ältere Architekturbilder, arabische Bauten aus Kairo, Städtebilder aus Tirol, Bauten aus Alt-Cassel, Stuttgart, Nürnberg, sowie einige neuere Bauten aus München, in sorgfältigster Ausführung. Auf S. 560 haben wir einige Beispiele aus dem Skizzenbuch wiedergegeben, welche die vorsichtige Auswahl und die schöne Darstellung zeigen. Seit Aufnahme des Skizzenbuches sind dem Kalender bereits rd. 380 Blatt interessanter Aufnahmen aus den verschiedenen Ländern und Zeiten mitgegeben worden. In ihnen besitzen die regelmäßigen Abnehmer des Kalenders ein stetig wachsendes, nach vornehmen künstlerischen Gesichtspunkten ausgewähltes Studienmaterial. —

So bietet auch der diesjährige Deutsche Baukalender gegenüber seinen Vorgängern nach verschiedenen Richtungen hin Neues und Besseres, so daß wir für ihn auch für dieses Jahr wieder eine Erweiterung des Kreises seiner Freunde erhoffen dürfen. —

Wettbewerbe.

Ein Wettbewerb betr. Skizzen für ein Geschäftshaus der Sparkasse des Landkreises Lüneburg wird für die Architekten der Provinz Hannover und der Freien Städte Hamburg und Lübeck zum 15. Febr. d. J. erlassen. 3 Preise von 1600, 1000 und 400 M. Unter den Preisrichtern die Hrn. Geh. Brt. Prof. Mohrmann in Hannover, Brt. Schlöbcke und Stdtbrt. Kampf in Lüneburg. Unterlagen gegen 3 M., die zurückerstattet werden, durch die Sparkasse des Landkreises Lüneburg. —

In einem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Gemeindehaus der evangelischen Gemeinde in Düsseldorf erhielt bei 56 Arbeiten den I. Preis Hr. Karl Krieger; der II. Preis fiel an die Hrn. Pohlitz & Lander; der III. Preis an die Hrn. Verheyen & Stobbe. Das Preisgericht schlug zum Ankauf vor die Entwürfe der Hrn. W. Ernst, sowie Krämer & Herold. Sämtliche Bewerber wohnen in Düsseldorf. —

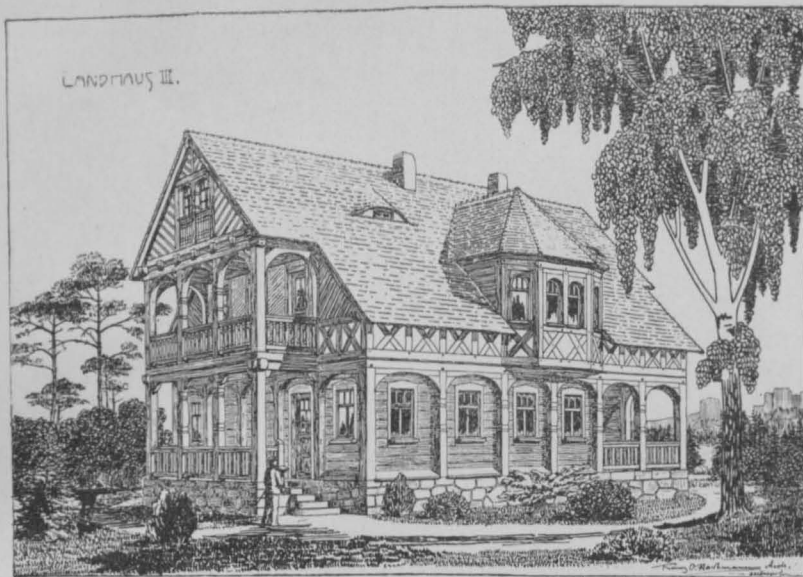
In dem Wettbewerb betr. Entwürfe für eine Schul- und Kloster-Anlage der Kongr. B. M. V. in Essen an der Ruhr liefen 41 Arbeiten ein. Da keine der Arbeiten voll befriedigte, so wurde die Preissumme von 1800 M. in 3 gleiche Preise zerlegt; es erhielten einen Preis von je 600 M. die Hrn. Colombo in Köln, Listenich und Köster in Essen-Rüttenscheid und Kunhenn in Essen. Ein Entwurf der Architekten Eckenrath und Schurig in Altena wurde zum Ankauf empfohlen. —

Wettbewerb Bebauungsplan Ortslage Triller in Saarbrücken. Verfasser des vom Preisgericht zum Ankauf beschlossenen Entwurfes „Landhausviertel Triller“ ist Hr. Ziv.-Ing. A. Scholten in Aachen. —

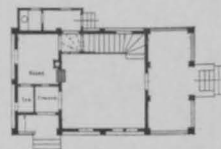
Inhalt: Städtebaufragen in Karlsruhe. — Der gegenwärtige Stand der Berliner Schnellverkehrsfragen. (Fortsetzung.) — Neuere feuersichere Türkonstruktionen. — Literatur. Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bild-Doppelbeilage: Städtebaufragen in Karlsruhe.

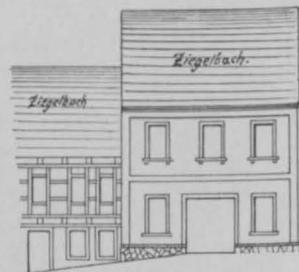
Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



Ferienhäuser nach Lausitzer Motiven, bearbeitet von Architekt Franz O. Hartmann in Dresden und Baumeister J. W. Roth in Neugersdorf in Sachsen.



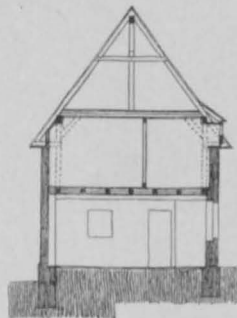
Transformator-Türme in ländlicher Umgebung. Architekt: J. A. Böhlig in Dresden.



Beispiel: Zur baupolizeilichen Genehmigung eingereichter Entwurf.



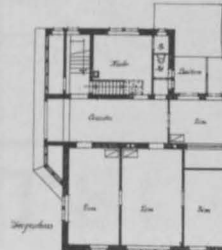
Gegenbeispiel: Im Sinne des Heimatschutzes umgearbeiteter Entwurf. Ländliche Schmiede.



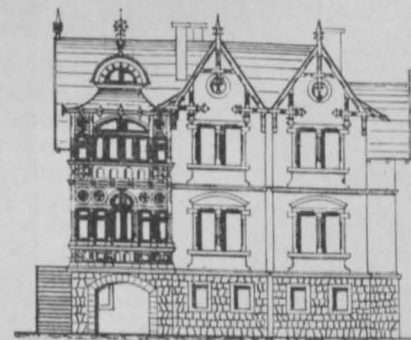
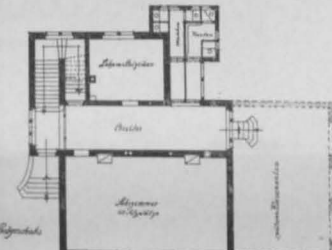
Aus der Baupolizei-Praxis.



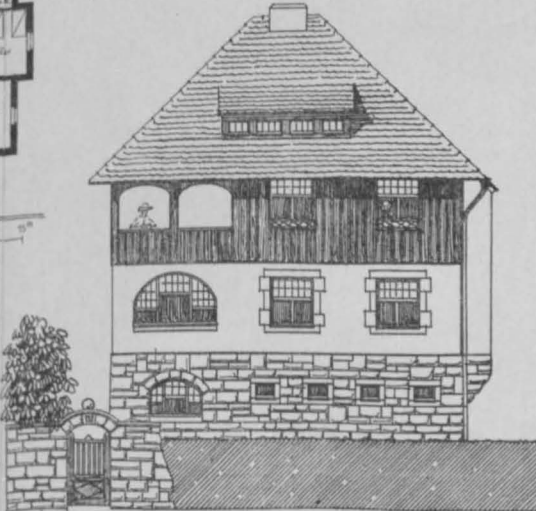
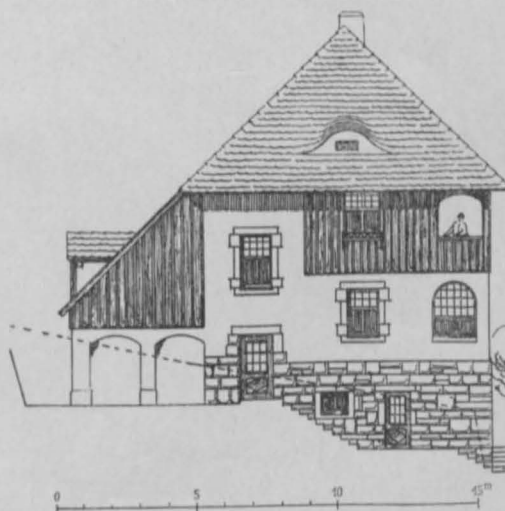
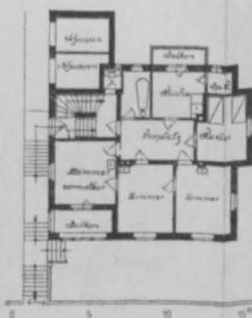
VOM ZEHN- TEN TAG FÜR DENK- MALPFL- GE ZU TRI- ER. SÄCH- SISCHER HEIMAT- SCHUTZ. VORTRAG VON OBER- BAURAT K. SCHMIDT IN DRESDEN
 DEUTSCHE BAUZEITUNG
 * XLIII. JAHRGANG 1909, NO. 97. *

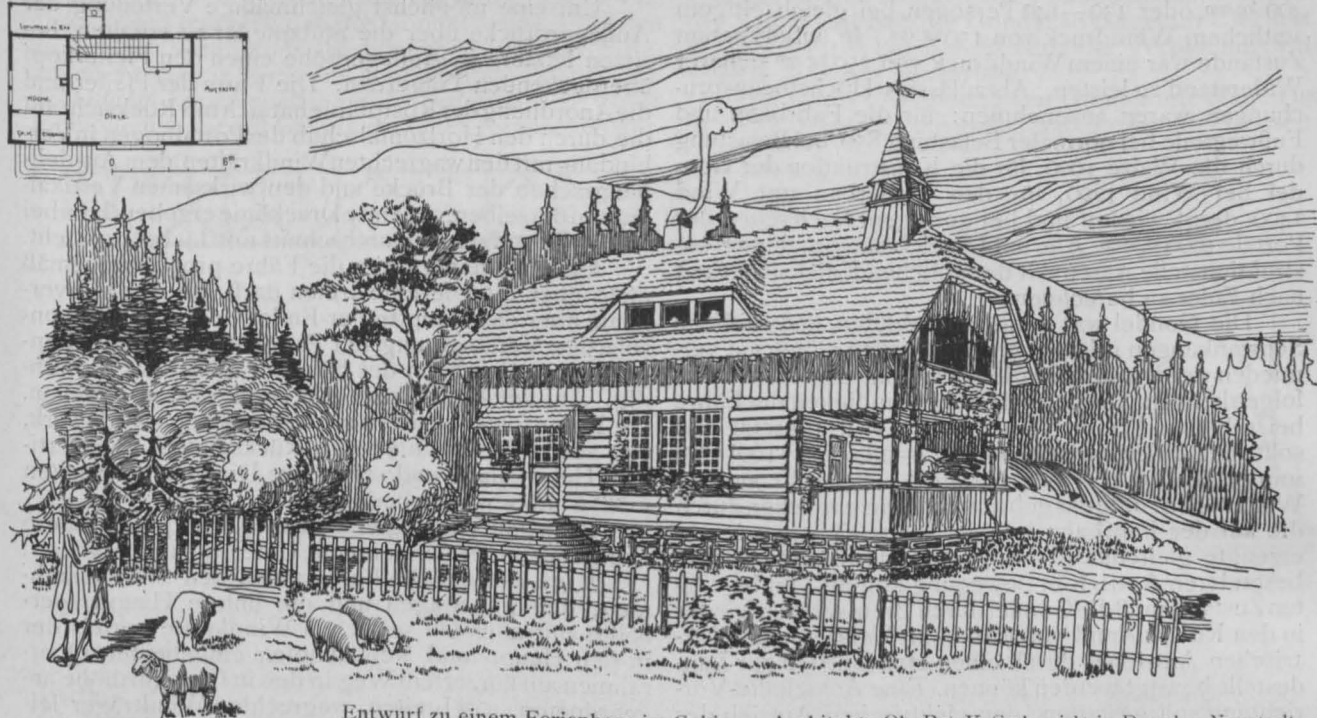
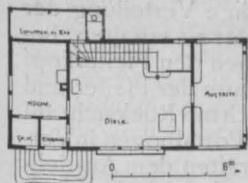


Ländliche Schule in Ober-Wartha, Amtshauptmannschaft Bautzen. Architekt: J. A. Böhlig in Dresden.



Entwurf zu einem Miethause für Copitz a. d. Elbe. Links: Zur baupolizeilichen Genehmigung eingereichte Planung. Unten: Verbesserungs-Vorschlag von Baurat Prof. K. Diestel in Dresden.





Entwurf zu einem Ferienhaus im Gebirge. Architekt: Ob.-Brt. K. Schmidt in Dresden-Neustadt.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. No. 97. BERLIN, 4. DEZEMBER 1909.

Schwebefähre über die Oste bei Osten.



uf der Oste, einem unterhalb der Stadt Neuhaus in die Elbe mündenden linksseitigen Nebenfluß, wird sehr lebhafte Schifffahrt getrieben. Es gehen dort Seeschiffe noch über Osten und Basbeck, zwei gegenüberliegende Uferorte, mit voller Ladung die Oste hinauf. Gleichzeitig besteht aber auch ein bedeutender Landver-

kehr von Ufer zu Ufer. Dieser wurde zwischen den genannten Ortschaften bis vor kurzem noch durch eine Fähre, so gut es eben ging, vermittelt. Hohe Wasserstände der Oste, die von Ebbe und Flut der Nordsee beeinflusst wird, Stürme und Eisgänge boten dabei aber häufig ein sehr störendes Verkehrshindernis. Deshalb gingen die Bestrebungen der Ufergemeinden schon seit einer langen Reihe von Jahren dahin, die Fähre durch eine feste Brücke mit Drehöffnung zu ersetzen. Allmählich sah man aber ein, daß eine solche viel zu hohe Baukosten fordern und dem regen Verkehr durch die bedeutenden Zeitverluste bei der Bedienung der Drehbrücke nicht entsprechen würde. So kam es, daß man schließlich die Lösung dieser Verkehrsaufgabe durch eine eiserne Schwebefähre ins Auge faßte.

Dieser Plan ist dann dank den jahrelangen Bemühungen des damaligen Wasserbauinsp. Brt. Abraham in Neuhaus durch die Beihilfe von Kreis und Provinz und nicht zuletzt durch die Opferwilligkeit der Gemeinde Osten verwirklicht worden. Im August 1905 wurde durch diese Gemeinde die Ausführung der Schwebefähre (d. h. Unterbau und eiserner Ueberbau samt Schwebefähre) der Maschinen-Fabrik Augsburg-Nürnberg Akt.-Ges., Werk Gustavsburg, freihändig übertragen, die bereits seit Frühjahr 1903 in ständigem Benehmen mit genannter Wasserbauinspektion und der „Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft“ in Berlin an der immer zweckmäßigeren Ausgestaltung der Anlage gearbeitet hatte. Aber erst April 1908 konnte nach Bereitstellung des Bau-

kapitals der Bauvertrag mit der Firma abgeschlossen werden, sodaß erst Ende desselben Jahres mit der Ausführung begonnen werden konnte, die trotz recht ungünstiger Witterungsverhältnisse August 1909 beendet war. Am 25. Sept. d. J. fand dann die amtliche Probelastung und Abnahme statt, die durchaus günstige Ergebnisse hatte.

Nach dem Bauprogramm sollte die Schwebefähre sowohl für Fuhrwerke wie für Personen dienen und zwar sollte die Gondel Raum bieten für 2 gekuppelte Fuhrwerke und außerdem auf erhöhtem, seitlich ausgekragtem Stand für etwa 25 Personen. Die Höhenlage der Gondelplattform ergab sich aus der Bedingung, daß der Fährbetrieb bei einem Wasserstand von 1,4 m unter Deichkrone (rd. 1 m unter höchstem Hochwasser) einzustellen ist, daß der Anschluß der beiderseitigen Zufahrtsstraßen an die Gondelplattform mit Steigungen von 1:40 leicht erreicht werden sollte und daß die Deiche beiderseits für diese Zufahrtsstraßen nur in einer solchen Höhe durchschnitten werden durften, daß bei gewöhnlichem Hochwasser das Binnenland noch gegen Ueberschwemmung gesichert blieb. Bei außergewöhnlichen Hochwassern, bei denen der Fährbetrieb ohnehin einzustellen ist, werden die Deichdurchbrüche mit Dammbalken geschlossen.

Für die allgemeine Anordnung der Eisenkonstruktion der Schwebefähre waren die Bestimmungen maßgebend, daß die Stützenfundamente eine Stützweite der Brücke von mindestens 80 m ermöglichen sollten, daß auf der Seite der Gemeinde Osten die Gondel sich ganz bis hinter den eigentlichen Stromlauf müsse zurückschieben lassen und daß die Konstruktions-Unterkante der Brücke in mindestens 30 m Fahrwasserbreite eine Lichthöhe von mindestens 21 m bei höchstem, rd. 24,5 m bei gewöhnlichem Hochwasser und rd. 26,7 m bei gewöhnlichem Niederwasser der Oste gewähren solle, damit vollbeladene Seeschiffe die Brücke jederzeit ungehindert durchfahren können.

Als Belastung für die Gondel waren anzunehmen: eine 18 t schwere Straßenwalze oder ein 12 t schwerer Wagen mit umgebendem Menschengedrange von

400 kg/qm, oder 130—140 Personen, bei gleichzeitigem seitlichem Winddruck von 150 kg/qm. In unbelastetem Zustande war einem Winddruck von 250 kg/qm sicherer Widerstand zu leisten. Als zulässige Höchstbeanspruchungen waren anzunehmen: für die Fahrbahn und Fußwegteile bei normaler Belastung 850, bei Belastung durch die Walze 1000, für die Konstruktion der Gondel bei Wind 1200, für den Ueberbau mit Wind 1400, desgl. wie vor und bei geringem Nachgeben der Portale 1600 kg/qm. Alle auf Druck beanspruchten Konstruktionsteile waren mit der üblichen Knicksicherheit nach Euler zu berechnen.

Die Gondel war derart auszubilden, daß seitliche Schwankungen infolge von Windstößen möglichst vermieden werden und daß die Anlandungen ohne Stoß erfolgen können. Die normale Geschwindigkeit der Fähre bei ruhigem Wetter wurde auf 0,4 m festgesetzt und sollte bei stärkerem Gegenwind ($v=28,5\text{ m}$, $w=160\text{ kg/qm}$) immer noch 0,25 m/Sek. betragen. Bei sehr starken Windstößen sollte das gebremste Fahrzeugschon durch die auf der Fahrbahn infolge seines Eigengewichtes erzeugte gleitende Reibung verhindern, daß es ohne besonderen Antrieb in Bewegung kommt. Im bewegten Zustand muß die Gondel durch Bremse rasch wieder in den Ruhezustand versetzt, beim Versagen des elektrischen Antriebes durch einen Handantrieb zur Landestelle bewegt werden können. Eine Ausschalt-Vorrichtung soll gestatten, den elektrischen Antrieb des Gondelwagens kurz vor der Landung sicher auszuschalten. Jedes Laufrad des Gondelwagens war mit eigenem Antrieb zu versehen, sodaß im Falle seitlichen Windes, der den Wagen um die leeseitigen Radspuren kanten will, doch die Bewegung noch aufrecht erhalten werden kann. Da 2 Elektromotore zur Fortbewegung des Wagens vorgeschrieben sind, wurden Vorrichtungen getroffen, die einen gleichmäßigen Gang derselben und damit des Wagens gewährleisten. Der ganze Bewegungsmechanismus sollte vom Führersitz in der Gondel einfach, sicher und leicht bedient werden können, ohne daß an den Führer hierbei die Forderung besonderer Vorbildung gestellt zu werden braucht.

Aus den Uebersichtsplänen, Abbildungen I bis 4, und den beiden Aufnahmen des fertigen Bauwerkes, Abbildungen 5 und 6, geht ohne weiteres der der Ausführung zugrunde liegende Entwurfsgeanke und die Konstruktion der Schwebefähre hervor, die von allen bisherigen Ausführungen abweicht. Symmetrisch gegen die gegebene Fährachse sind 4 die Oste beiderseitig begrenzende Betonfundamente hergestellt, welche quer zum Fluß eine Entfernung von Pfeilermite zu Pfeilermite von 80 m, parallel zum Fluß von 25 m haben und deren Auflagerflächen in einer wagrechten Ebene etwa 1 m unter Deichhöhe liegen. Mit Rücksicht auf den Untergrund — oben Klai, darunter feiner Sand — mußten diese Fundamentkörper noch auf Pfahlrost gesetzt werden. Auf jedem Stützenfundamentpaar eines Ufers erhebt sich ein eisernes, aus räumlichem Fachwerk gebildetes Portal von 25 m Spreizweite und einer solchen Lichthöhe, daß die Konstruktions-Unterkante der beiden, die Oste in 80 m Stützweite überbrückenden, 8 m hohen, mit primärem und sekundärem Netzwerk erfüllten Parallelträger, welche einen gegenseitigen Abstand von 10 m besitzen, die programmäßige (21 m über H. H. W.) Höhenlage hat und daß über Träger-Untergurt und unter den Querversteifungen noch so viel lichter Raum vorhanden ist, daß das Radgestell der Fähre seine wagrechte Bahn ungehindert verfolgen kann. Die dreigurtigen Portalschenkel laufen nach unten in eine Spitze zusammen, welche in Verbindung mit den stählernen Auflagern des Ueberbaues stehen. Der ganze Ueberbau besitzt 4 Auflager dieser Art, zwei feste auf der Basbecker und zwei Rollenaullager auf der Ostener Seite, deren Grundplatten in fester Verbindung mit den betonierten Pfeilerkörpern stehen. Einer Verankerung der Portalfüße bedurfte es eigentlich nicht, da die Spreizweite des Portals absichtlich so weit genommen wurde, daß durch seitlichen starken Wind kein Umsturz erfolgen kann. Gleichwohl sind solche Verankerungen mit dem Mauerkörper ausgeführt worden.

Um eine möglichst gleichmäßige Verteilung der Auflagerdrücke über die Stützpfeiler zu erhalten, besitzen letztere in Auflagerhöhe einen den Pfeilerkopf überdeckenden Trägerrost. Die Form der Pfeiler und die Anordnung der Rostpfähle hat sich mit Rücksicht auf die, durch den Horizontalschub der Portalbogen in Verbindung mit den wagrechten Windkräften, dem Ausdehnungsschub der Brücke und den wirksamen Vertikalkräften derselben, geneigte Drucklinie ergeben. Hierbei ist der Rostpfahl im Durchschnitt mit 24^t beansprucht.

Da auf Ostener Seite die Fähre programmgemäß nicht über die Uferlinie treten darf, die Auflagervertikale aber das Hauptträger-Ende bildet, war eine konsolartige Verlängerung der Parallelträger mit der angehefteten Fahrbahn des Fahrenwagens hier notwendig. Auf der Basbecker Seite konnte diese entfallen. Die Hauptträger besitzen ein weitmaschiges Netzwerk, das aber aus verschiedenen Rücksichten eine vertikale Unterteilung und sekundäre Diagonalen erhalten mußte. Es war dies bedingt:

- 1) um dem Wagengleis eine möglichst gute, größere Durchbiegungen vermeidende Unterstützung zu geben;
- 2) um die auf die Fahrgondel, den Schweberahmen, den Fahrwagen und die untere Hauptträgerhälfte auftreffenden seitlichen Windkräfte mittels der in den Haupt- und Nebenknoten eingebauten Querrahmen auf kürzestem Weg in den in Obergurthöhe angeordneten, 10 m breiten, wagrechten Windträger leiten zu können. Dieser Windträger überträgt dann seine Windlasten in die Hauptträger-Endquerrahmen, diese wieder durch einen Horizontalrahmen in Untergurthöhe in die in Form einer dreieckigen Pyramide ausgestalteten Portalschenkel, welche ihrerseits die Windauflagerkräfte durch die Auflagerstühle in die Mauerkörper der Stützenfundamente leiten.

Die Spurweite des Wagengleises beträgt 9,2 m. Die Schienen, kräftige breitbasige und niedrige Vignolschienen, ruhen auf 425 mm hohen Walzträgern, die mittels Blechkonsolen in den Untergurtnoten der Hauptträger befestigt sind. Da die Achsentfernung des Fahrenwagens 8 m ist und die Hängegurtmittel des Schweberahmens an beiden Seiten 0,225 m von den Laufradmittelebenen abstehen, erhält die rechteckige Basis des Schweberahmens eine Ausdehnung von 8 × 8,75 m. Andererseits ist die Fährngondel an einem wagrechten rechteckigen Endrahmen des räumlichen Schwebefachwerkes aufgehängt, der in der Wagenachse 8 m und in der Querachse 5 m Seitenlänge besitzt. Die beiden etwa 18 m von einander lotrecht in den Mittelpunkt abstehenden Rahmen bestimmen somit eine Obeliskform für das räumliche, in drei Geschosse geteilte, in den Wandungen und Horizontalrahmen mit Gegen-diagonalen ausgefüllte Schwebefachwerk.

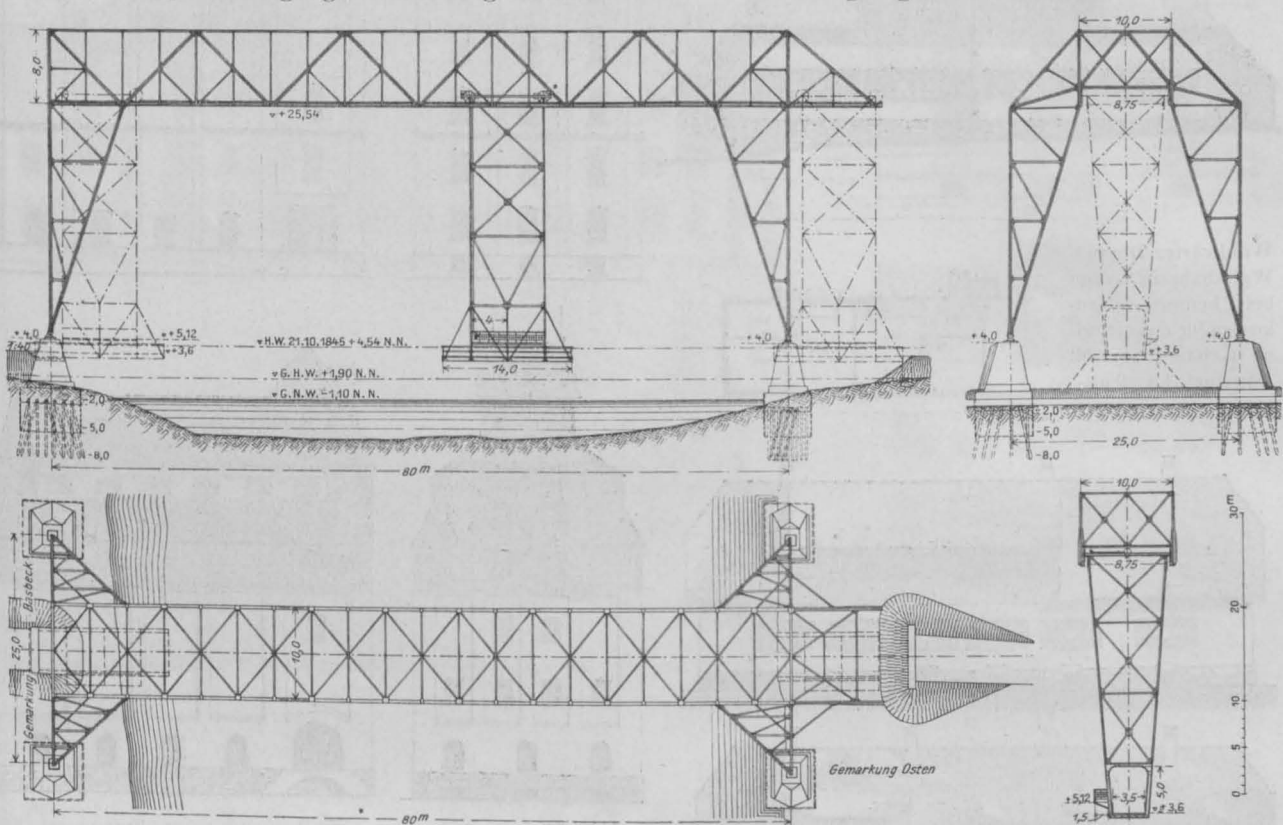
Zu der nach dem Programm geforderten Aufstellung von zwei gekuppelten Fuhrwerken ist eine Nutzfläche von 14 × 3,5 m notwendig. Das in Höhe der Gondeldecke nur 8 m lange Schwebefachwerk verlangt sonach eine konsolartige Aufhängung der Gondelfahrbahntafel. Zu der außerdem verlangten Unterbringung von etwa 25 Personen auf einem etwas erhöhten Standplatz wurde auf der südöstlichen Seite der Gondel (Leeseite des herrschenden Windes) eine 1,5 m breite Auskragung, die zwischen den lotrechten Endgurten des Schweberahmens eine Länge von 8 m hat, angeordnet. Während an dem einen Ende der Auskragung eine kleine Treppe zum Personenstand führt, befindet sich am anderen Ende der Sitz des Führers mit den Anlaß-, Regulierungs- und Halte-Handgriffen für den Gondelwagen. Um den Wagen und den Bewegungsmechanismus in Fahrbahnhöhe überwachen zu können, führen Steigleitern aus der Personengondel auf die Fahrbahn des Gondelwagens. Selbstverständlich wurden der Personen-Verkehrsraum in der Gondel und jener für den Führer in Wagenhöhe durch Geländer genügend gesichert.

Der Gondelfußboden für die Fuhrwerke ist aus einem System von Quer- und Längsträgern gebildet und dieses mit kräftigen Holzbohlen überdeckt. An die beiden Tragrahmen der Gondel ist mittels Kon-

solen der erhöhte Personenstand befestigt. Da es ausgeschlossen sein soll, daß die Gondel beim Anlanden an die die Wegrampe abschließende und mit Stirnflügeln versehene Stirnwand anstößt, mußte an den beiden Gondel-Enden noch je eine 1 m lange und 3,5 m breite Fußbodenklappe mit Gegengewichten vorgesehen wer-

eine der beiden Klinken der Fußbodenklappe in eine der Fallen und hält die Gondel so lange am Ufer fest, bis der Führer bei der Abfahrt die Verbindung von seinem Sitze aus wieder löst.

Die starre Verbindung von Gondel mit Wagen ist in der Forderung begründet, daß die Gondel bei seit-



Abbildungen 1—4. Ansicht, Aufsicht und Querschnitt des Traggerüsts nebst Querschnitt des Fährwagens.

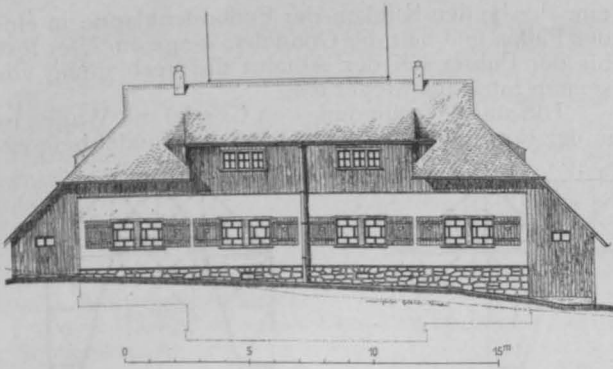


Abbildungen 5 und 6. Einblick in das Traggerüst bzw. den Fährwagen.

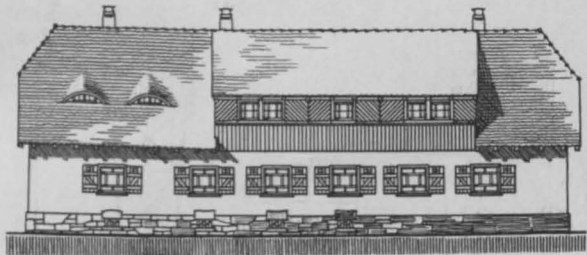
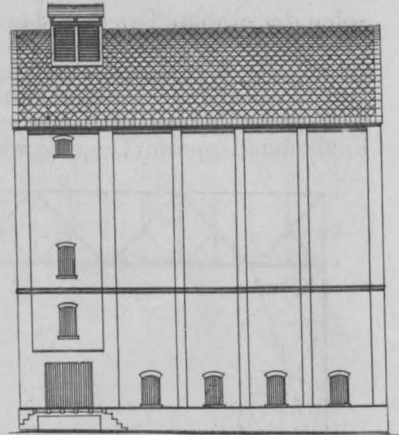
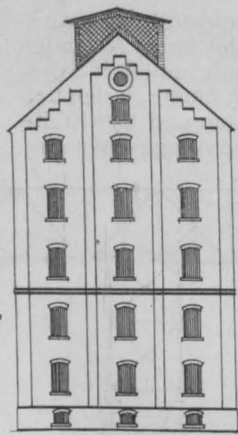
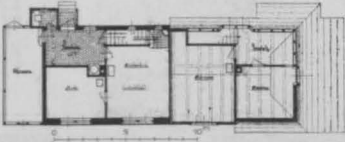
den, die vom Führersitz aus mittels Seilzug von Hand bedient, die Öffnung zwischen Gondel und Ländemauer überdeckt. Diese Klappe ist auf ihrer Unterflache mit zwei nach der Gondelachse auf einander folgenden kräftigen Klinken versehen und in die Stirnmauer ist ein den Klinken entsprechender länglicher Gußkasten mit 2 Fallen eingelassen, der mit dieser auf Zug und Schub kräftig verankert ist. Beim Anlanden fällt

lichem Winde nicht ins Schwanken geraten soll. Damit ist aber auch die Beanspruchung derselben auf Biegung wie bei einem einseitig eingespannten, über seine ganze Länge belasteten Kragbalken gegeben. Die reichlich bemessenen wagrechten Fachwerk-Querschnitte am Wagen und in der Gondeldecke erhöhen durch ihre großen Trägheitsmomente den Widerstand des Schweberahmens. —

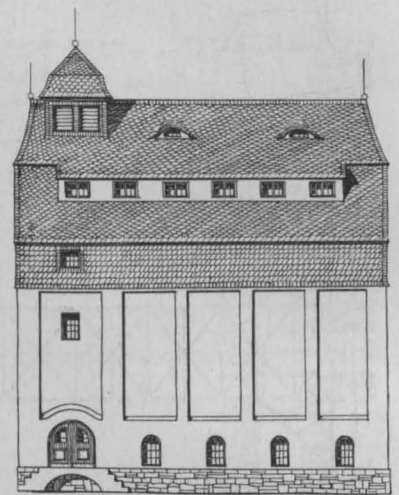
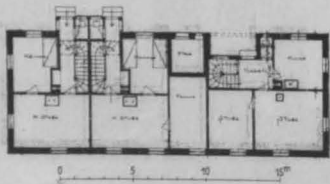
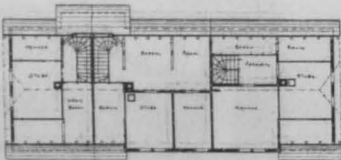
(Schluß folgt).



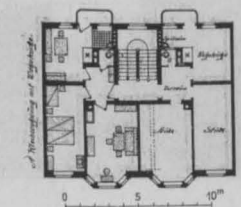
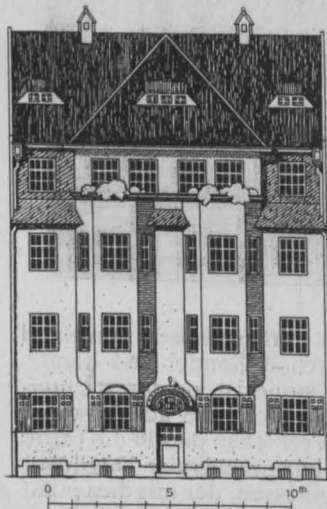
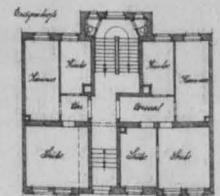
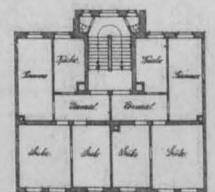
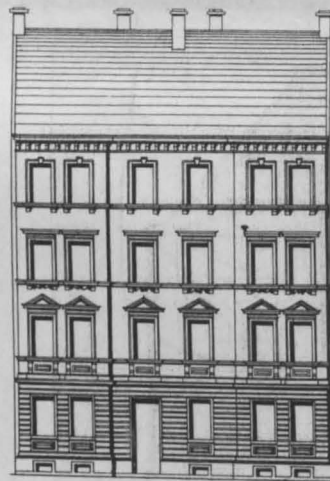
Waldwärter-Doppel-Wohnhaus in Gröna bei Chemnitz. Baukosten für das einzelne Gebäude 8540 M. Entwurf: Landbauamt Chemnitz.



Forsthilfsbeamten-Wohnhaus für drei Familien. Erbaut 1904. Baustelle 730 m über N.N. Baukosten für das Gebäude 17 300 M. Aus: „Forsthäuser und ländliche Kleinwohnungen in Sachsen“, Bearbeitet von L. F. Karl Schmidt, Ob.-Brt. im Fin.-Min. in Dresden.



Silo-Gebäude im Zschopau-Tal. Oben: Eingereichter Entwurf; darunter: Verbesserter Entwurf von Baurat A. Grothe †.

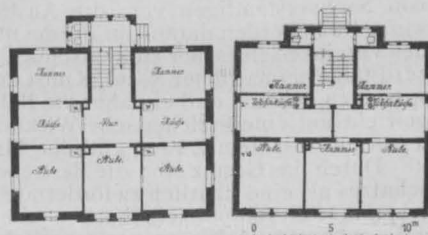
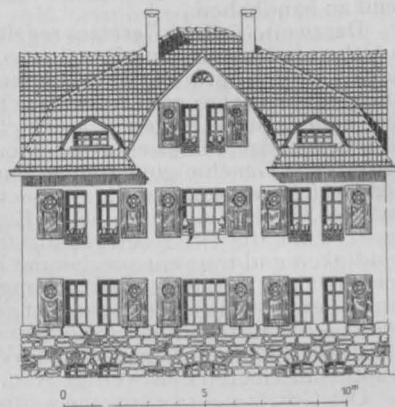
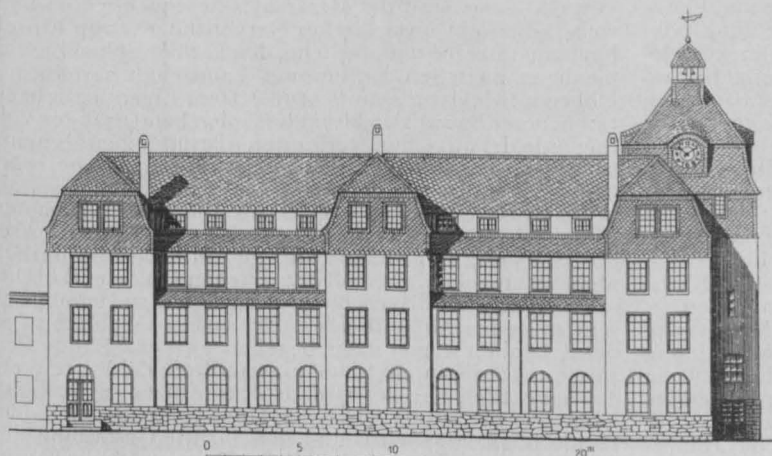
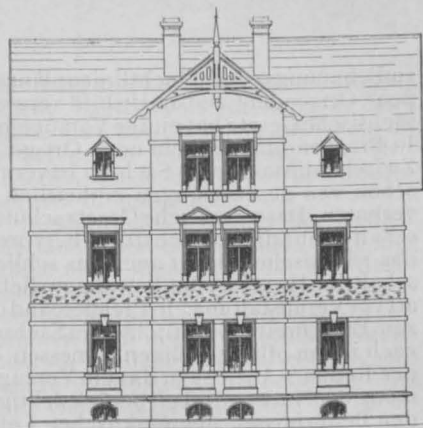
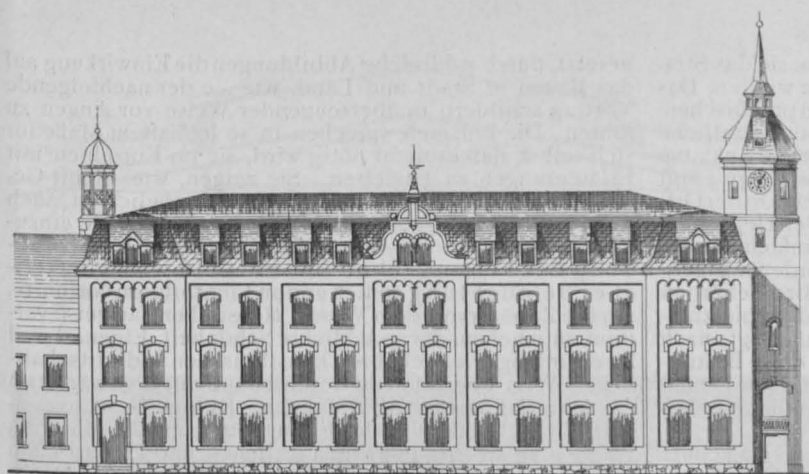


Entwurf zu einem Miethause für 8 Kleinwohnungen. Oben: Eingereichter Entwurf; darunter: Verbesserter Entwurf von Weidenbach & Tschammer in Leipzig.

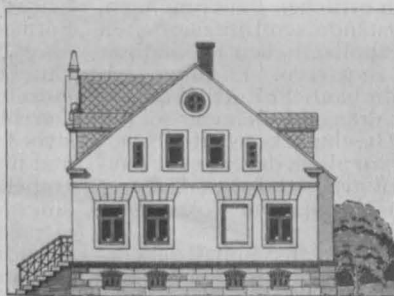
Vom zehnten Tag für Denkmalpflege zu Trier.

(Fortsetzung aus No. 84.) Hierzu eine Bild-Doppelbeilage.

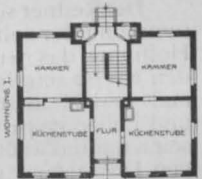
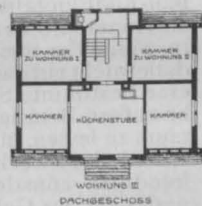
Dem Geschäftsbericht des Vorsitzenden über das abgelaufene Verwaltungsjahr folgten die Berichte und Vorträge. Zunächst sprachen in gegenseitiger Ergänzung ihrer Materien zwei Redner aus Sachsen. Hr. Amtshauptmann Dr. Hartmann aus Döbeln berichtete über das neue Sächsische Gesetz gegen die Verunstaltung von Stadt und Land vom 10. März 1909. Der erste Teil des Gesetzes ist dem Heimatschutz gewidmet. Er ermächtigt die Polizeibehörden, Reklamezeichen aller Art, sowie sonstige Aufschriften, Abbildungen und dergl. zu verbieten, wenn sie geeignet sind, Straßen, Plätze oder einzelne Bauwerke oder das Ortsbild oder das Landschaftsbild zu verunstalten (§ 1); ebenso kann mit gewissen Einschränkungen die Genehmigung zu Bauten oder baulichen Aenderungen versagt werden, in gleicher Weise



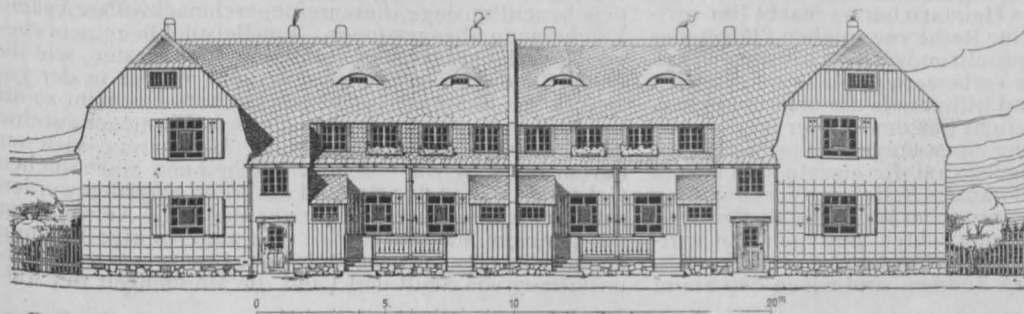
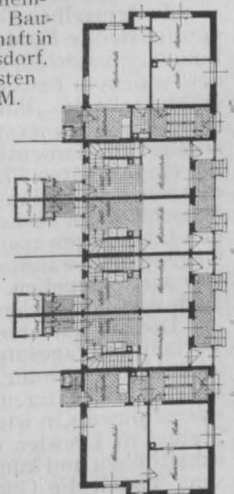
Fabrikbau für das sächsische Erzgebirge.
Oben: eingereichter Entwurf; unten: Abänderungsvorschlag
von Brt. A. Grothe †.



Oben und Mitte: Beispiele und Gegenbeispiele aus dem Werk: „Entwürfe von Kleinwohnungen in Stadt- und Landgemeinden“.
4 Fam.-Haus.
Arch.: Fr. Kohl in Plauen.
3 Fam.-Haus im Erzgeb.



Unten: Häusergruppe für 8 Familien von Brt. G. Grothe † in Dresden N. Ausgeführt durch die Gemeinnützige Bau-Gesellschaft in Neugersdorf. Baukosten 30000 M.



zu Bebauungs- und Fluchtlinienplänen, wenn sie das Straßen-, Orts- oder Landschaftsbild verunstalten würden. Das sächsische Gesetz hat einige Vorzüge vor dem preußischen. In Preußen braucht man noch Ortsgesetze oder staatliche Zwischeninstanzen, in Sachsen ist verunstaltende Reklame schon von Gesetzeswegen einheitlich für das ganze Land verboten. Das preußische Gesetz schützt außerhalb der Ortschaften nur die landschaftlich hervorragenden Gegenden, das sächsische schützt auch das schlichte einfache Landschaftsbild in seiner den Bewohnern lieb gewordenen Eigenart vor Verunstaltung. In Preußen sind die Polizeibehörden zum Einschreiten verpflichtet, in Sachsen sind sie hierzu — nach ihrem pflichtmäßigen Ermessen — ermächtigt; nach des Redners Ansicht ist das ein Vorzug, weil diese Bestimmung die Notwendigkeit berücksichtigt, das Gesetz gemäß den Bedürfnissen des praktischen Lebens tunlichst schonend zu handhaben.

Der zweite Teil des Gesetzes regelt den Denkmalschutz in Uebereinstimmung mit Preußen so, daß die Ortsgesetzgebung ermächtigt wird, für bestimmte Straßen und Plätze von geschichtlicher oder künstlerischer Bedeutung oder aber zum Schutze einzelner geschichtlich oder künstlerisch bedeutsamer Bauwerke und ihrer Umgebung die baupolizeiliche Genehmigung solcher Bauten oder baulichen Aenderungen zu versagen, die geeignet sind, das geschützte Bauwerk, Ortsbild u. dergl. in seiner Eigenart zu beeinträchtigen. Falls die Ortsgesetzgebung trotz sachlicher Notwendigkeit und trotz entsprechender Einwirkung der Aufsichtsbehörde derartige Bestimmungen nicht erläßt, so kann — ein wesentlicher Fortschritt gegen das preußische Gesetz — das Ministerium das Nötige verfügen. Ferner können in allen Fällen, in denen Gefahr im Verzuge ist, die Kreishauptmannschaften einstweilige Anordnungen treffen.

Das Gesetz sieht weiter eine weitgehende Mitwirkung von Sachverständigen vor; die Ausführungsverordnung weist die Behörden darauf hin, die unentgeltliche Beratung des Vereins Sächsischer Heimatschutz, des Landesvereins zur Pflege heimatlicher Natur, Kunst und Bauweise in Anspruch zu nehmen und ermahnt die Behörden, das Hauptgewicht auf eine erzieherische Wirkung des Gesetzes zu legen und vor dem Zwang gütliche Mittel zu versuchen.

Durch das Gesetz sind die Bestrebungen des Heimatschutzes als eine staatlich zu fördernde Kulturaufgabe anerkannt. Den Baupolizeibehörden falle vor allem die Aufgabe zu, bei der Verfassung von örtlichen Bauordnungen, Bau- und Fluchtlinienplänen verständnisvoll mitzuarbeiten und innerhalb der täglichen baupolizeilichen Kleinarbeit im Sinne der neuen Gedanken zu wirken. Es könne sich dabei nicht nur darum handeln, die bauliche Entwicklung in eine bestimmte Stilrichtung zu drängen; vielmehr sei der bewußten Betätigung eigenen Geschmacks weiter Spielraum zu lassen, überhaupt aber vor allem der Sinn für Bau-schönheit zu wecken und zu kräftigen, sodaß die schaffensfreudigen künstlerischen Kräfte in unserer Volke mehr und mehr zur Geltung kommen.

Der Redner schloß unter dem lebhaften Beifall der Versammlung für seine anschaulichen Ausführungen mit der Hoffnung, das neue Gesetz möge bald die noch fernstehenden Kreise zum inneren Anschluß an die Sache des Denkmal- und Heimatschutzes bekehren. Denn nicht Zwang und Polizeigewalt seien das Ideal dieser Bewegung, diese seien nur das äußerste zeitweilig unentbehrliche Mittel gegen Unverstand und bösen Willen. Das Endziel sei, die Geister zu gewinnen und so den Boden zu bereiten, auf dem unser Volk sich wieder ungetrübt seiner Heimat freuen und die Künstlerschaft unter des Volkes freudiger Anteilnahme frei für die Schönheit der Heimat schaffen könnte. —

Zu demselben Gegenstand sprach an zweiter Stelle der verdienstvolle Förderer dieser Bewegung im sächsischen Finanzministerium Hr. Oberbaurat K. Schmidt aus Dresden, indem er besonders die beratende Tätigkeit der Geschäftsstelle des „Bundes Sächsischer Heimatschutz“ schilderte, die mit einer staatlichen Unterstützung von 15 000 M. arbeitet und namentlich die von den Amtshauptmannschaften eingesandten Pläne zu Schulen, Fabriketablissemments usw. vor der Genehmigung begutachtet und Verbesserungsvorschläge im Sinne des Heimatschutzes macht (im vorigen Jahre gegen 250). Eine Reihe von solchen Plänen und Gegenplänen waren ausgestellt und sind auch in dieser Nummer wiedergegeben. Die Verbesserungspläne sind zumeist auch wirtschaftlicher und billiger als die ursprünglichen.

Diesem kürzeren Bericht ließ der Redner im weiteren Verlauf der Tagesordnung einen längeren Vortrag folgen, in welchem er unter Eingehen auf die einzelnen Beispiele unter dem allseitigen und warmen Beifall der Versammlung darauf hinwies, in wie segensreicher Weise die zuständigen Stellen in Dresden der angefachten Bewegung zu wirtschaftlichen und künstlerischen Erfolgen zu verhelfen wissen. Durch die Güte des Redners sind wir in den Stand

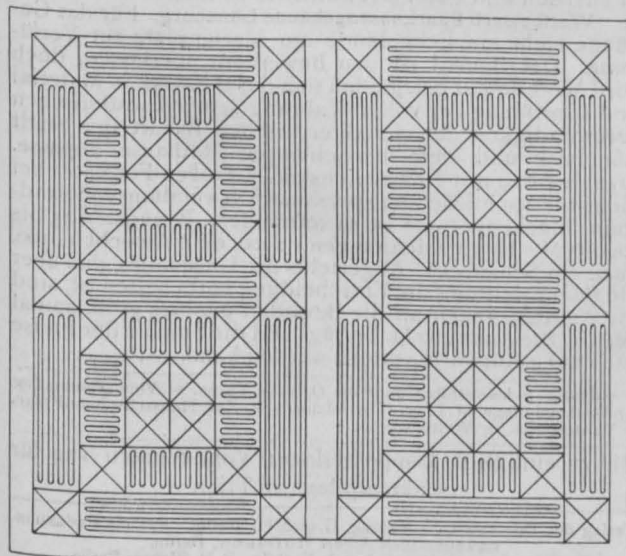
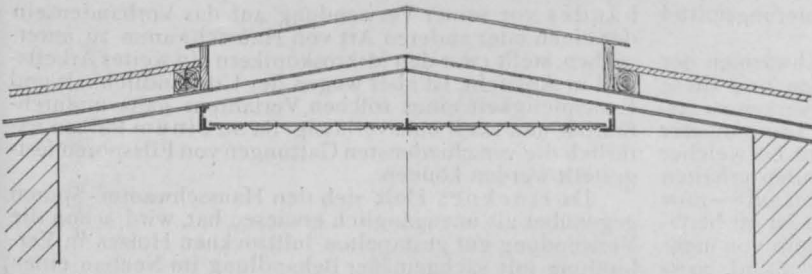
gesetzt, durch zahlreiche Abbildungen die Einwirkung auf das Bauen in Stadt und Land, wie sie der nachfolgende Vortrag schildert, in überzeugender Weise vor Augen zu führen. Die Beispiele sprechen in so lebhaftem Maße für sich selbst, daß es nicht nötig wird, sie im Einzelnen mit Erläuterungen zu begleiten. Sie zeigen, wie es mit Geschick und Hingabe an eine gute Sache möglich ist, auch in das Wirtschaftsleben des Volkes wieder Ideale einzuführen. Was Hr. Ob.-Brt. Schmidt über die Formgebung der heimatlichen Bauweise in wirtschaftlicher Beleuchtung sprach und an Lichtbildern vorführte, um die Zuhörer mit dem Wesen sächsischer Bauweise vertraut zu machen, deren schlichte Schönheit, Eigenart und Zweckmäßigkeit auch ihren künstlerischen und wirtschaftlichen Wert überzeugend veranschaulicht, das war etwa das Material unserer Abbildungen. Ruhige Geschlossenheit, Einheitlichkeit in der Formgebung und im Material, Anpassung an die jeweiligen örtlichen und klimatischen Verhältnisse und eine gesunde Durchbildung des Dachkörpers — das sind die Merkmale dieser schlichten Bauweise, die kein unsachliches Hervordrängen von Einzelbauten und keine unnatürliche, den harmonischen Zusammenhang zwischen Kultur und Landschaft zerreißende Höhenentwicklung kennt. Auf letztere Eigentümlichkeiten neuerer Bauweisen besonders eingehend, trat der Vortragende der allgemein verbreiteten irrtümlichen Meinung entgegen, daß das mehrgeschossige Miethaus, die sogenannte Mietkaserne, in ihrer Herstellung billiger sei als beispielsweise das Reihenhäuser mit aneinander gebauten Einfamilienhäusern. In Städten mit hohen Baupreisen sei die Zulassung der vielgeschossigen Mietkaserne freilich nicht zu umgehen, aber auf dem flachen Lande und in Ortschaften mit niedrigen Baupreisen sollte sie unmöglich sein, sollte das Einfamilienhaus der sozialen Wohlfahrt und der Schönheit wegen mehr beachtet werden. Einige Beispiele aus der Baupraxis und einwandfreie Zahlen zeigten, daß eigentlich nur der Grundstücksbesitzer (Spekulant), nicht aber der Mieter durch den Mietkasernenbau auf dem Lande begünstigt wird, und daß für die Gestaltung des Dachkörpers im Sinne heimatlicher Formsprache hauptsächlich die vorteilhaftere wirtschaftliche Verwertung des Daches und die überlieferte längliche und schmälere Grundrißform sprechen.

Weiter zeigte der Redner u. a. ein Bauerngut nach heimatlicher Anschauung gegenüber einem in schematischen Formen. Hier der unnötige Aufputz angeklebter, sogar über die Fenster des Futterbodens sich hinziehender Architekturformen, mangelnder Ausdruck des Zweckes der einzelnen Baukörper, überflüssige und unzweckmäßige Durchbildung eines Teiles der Umfassungsmauern in massiver Ausführung, unnötige Höhen einzelner Raumgruppen und mangelnde wirtschaftliche Durchbildung des Dachkörpers — dort eine schlichte anheimelnde Formgebung unter Vermeidung jeder Architektur; Fenster und Türen je nach Lage und Bestimmung angeordnet, eine klare Grundriß-Durchbildung mit wechselnden Massiv- und Fachwerkwänden sowie lichte Raumhöhen, je nachdem es der Zweck erfordert; und über dem Ganzen ein schlichtes Dach, frei von allem unnützen, unzweckmäßigen und verteuernenden Zierrat. Diese wirtschaftlichen und schönheitlichen Vorzüge wirkten so überzeugend, daß es kaum des zahlenmäßigen Nachweises bedurft hätte.

Auch bei industriellen Bauten hat man mit einem tief eingewurzelten Vorurteil und einer unbegreiflichen Anhänglichkeit an Talmi-Architektur zu rechnen, denn mancher Gewerbetreibende hält geradezu ein Fabrikgebäude in heimatlichen Formen für minderwertig, ja geschäftsschädigend. Immerhin mehrten sich die Beweise zunehmenden Verständnisses für eine gefälligere schlichtere Außenerscheinung, die zur umgebenden bodenständigen Bauweise harmonisch gestimmt ist.

Auch hier erläuterte der Vortragende seine Darlegungen überzeugend durch Beispiele und Gegenbeispiele aus der Tätigkeit des Sächsischen Heimatschutzes.

Aber nicht immer vermöge der Künstler bei der Forderung der Einhaltung der für den vorliegenden Entwurf gegebenen Preislage, diese eine geschmackvollere Außenerscheinung abzugewinnen. Zum Beispiel bei einem ebenen Pappdach auf einem formlosen öden Kasten, wie sie in der landwirtschaftlichen wie nicht minder in der gewerblichen Baupraxis, aber glücklicherweise nicht zu oft uns begegnen, versagt das künstlerische Vermögen auf eine gefälligere Gestaltung vollständig. Hier kann es sich nur darum handeln, die unschöne Erscheinung eines solchen Gebäudes, das in den Bestand des Alten eingefügt werden soll, wenigstens zu mildern oder durch die Aufwendung nur geringer Mehrkosten für eine anderweitige Planung einzutreten. Da das neue sächsische Gesetz gegen die Verunstaltung von Stadt und Land die Möglichkeit der Auf-



Feuersicherheit des plastischen Glases.

Oberlicht aus
plastischem Glas
(eingedeckt nach
dem Muster des
Metzer Bahnhofes
Abbildg. 6, S. 333)
nach einem mehr-
stündigen Brande,
bei welchem aus
dem Nebenraum die
Flammen in den
Raum zwischen
innerer Decke und
Dach schlugen.

wendung unerheblicher Mehrkosten für solche Bauten vorsieht, so ist es denn glücklicherweise seitdem auch möglich gewesen, die Verunstaltung von Ortschaften durch Bauten vorbeschriebener Art zu verhindern.

Ausführlich behandelt der Redner die ländlichen Schulbauten. Daß hier früher nicht immer mit der erforderlichen Umsicht und Sparsamkeit gewirtschaftet wurde, daß in den letzten Jahrzehnten wohl in allen deutschen Gauen überaus häßliche und dabei noch sehr teure Schulbauten entstanden sind, ist eine vielbeklagte Tatsache. Im Lichtbild wurde der typische Grund- und Aufriß beispielsweise einer ländlichen Schule mit zwei Klassen und zwei Lehrerwohnungen in der Form eines öden Steinbaukastens vorgeführt, der insgesamt 50000 M. gekostet hat. Das Gegenbeispiel einer Schule mit gleichem Bauprogramm zeigt alle Vorteile der heimatischen Formgebung: eine anheimelnde, harmonische, dem Dorfbild sich anpassende Außenseite, eine wirtschaftliche und schönheitliche Durchbildung des Dachkörpers bei durchaus senkrechten Wänden und ebenen Decken der in ihnen angeordneten Wohnungen und eine den klimatischen Verhältnissen entsprechende schlichte aber zweckmäßige Durchbildung der einzelnen Bauteile. Diese Schule kostet nur die Hälfte der häßlichen.

Ein harter Kampf besteht auch bekanntlich hinsichtlich der Erhaltung unserer historischen Dorf- und Städtebilder. Nur wenige Gemeindeverwaltungen haben zum Schutze dieser Denkmale bisher Bestimmungen erlassen. Manches unvergleichliche Architekturbild ist durch aufdringliche Neu- und Umbauten entwertet, auf immer zerstört worden. Wieviel Geld auch hier verschwendet wird, indem zugleich die Schönheit des Städtebildes geschädigt, Zweckmäßigkeit und wirtschaftliche Unterhaltung aber vernachlässigt werden, lehrten die Neubauten innerhalb des Marktbildes einiger sächsischer Städte. Weiter zeigte Oberbaurat Schmidt Schalterhäuschen elektrischer Betriebe (Beilage), Verkaufsbuden, öffentliche Bedürfnisanstalten, Einfahrtstore, Garten-Einfriedigungen, Stellereianlagen auf Bahnhöfen u. a. m., welche schlagend bewiesen, daß auch für die Ingenieur-Bauten, denen bisher zumeist leider die Weihe einer geschmackvollen, stimmungsvollen Formgebung versagt blieb, eine verständnisvolle zunehmende Besserung bemerkbar ist, und zwar nicht zum Schaden ihrer Herstellungskosten. — (Schluß folgt.)

Zur Hausschwamm-Frage.*)

Die Auslassungen des Hrn. Dr. Falck in No. 77 und 78 geben dem Unterzeichneten Anlaß zur folgenden kurzen Erwiderung:

Das von dem genannten Herrn in Vorschlag gebrachte Verfahren der Durchwärmung des ganzen Hauses bis auf bestimmte Temperaturen wird um so mehr unzuverlässig, wenn jetzt in Nr. 77 zugegeben wird, daß bei solchen Temperaturen nur der „echte“ Hausschwamm zur Abtötung gebracht werden kann, daß dagegen andere das Bauholz zerstörende Pilze dabei munter weiter vegetieren und die Zerstörung des Holzes fortsetzen können. Es ist auch von Interesse zu hören, daß die empfohlene Durchhei-

* Anmerkung der Redaktion. Wir glauben hiermit die Erörterung über diese Frage, solange nicht weitere praktische Erfahrungen vorliegen, schließen zu dürfen. —

zungsmethode von Hrn. Dr. Falck als Sanierungsmittel für Neubauten nicht angesehen wird.

Bedenklich ist der Vorschlag, das Durchwärmen der Mauern durch Stichflammen zu besorgen und diese Stichflammen so lange auf die Außenfläche wirken zu lassen, bis an einem in die Mauer eingelassenen Thermometer eine Temperatur von 38° Celsius abgelesen wird, bei welcher Temperatur die Mauer nach Falck 3–4 Stunden erhalten werden soll; und dies nicht nur, wie er meint, bis auf 8–10 cm Tiefe der Mauer, sondern durchweg; denn es ist oft beobachtet worden, daß Mycelfäden feuchte Mauern von mehr als dem Doppelten dieser Maße also mehr als rd. 20 cm Stärke ganz durchzogen haben. Bei einem so langen Wirken der Stichflamme auf die äußere Haut einer Mauer dürfte der Kalk der Fugen oder des Putzes, welcher zum Zwecke der Mörtelverarbeitung gelöscht worden war, von neuem wie im Kalkofen gebrannt werden, was wohl für die Haltbarkeit des ganzen Hauses recht bedenklich werden kann. Sonach meine ich, daß der auf mangelndem Verständnis der bautechnischen Verhältnisse beruhende Vorschlag der Durchheizung der Bauten zum Zweck der Abtötung speziell des „echten“ Hausschwammes glatt abgelehnt werden muß. Im übrigen bin ich aber auch der Überzeugung, daß die Botaniker, und dies ebenfalls aus Unkenntnis der bautechnischen Verhältnisse, den „echten“ Hausschwamm viel zu sehr als Schreckgespenst hinstellen, und daß die Technik Mittel an der Hand hat, das Auftreten jeder Art von Pilz mit Sicherheit zu verhüten.

Das nur in den letzten Jahrzehnten so häufige Auftreten von Hausschwamm Schäden beruht einestheils auf der Einrichtung so vieler Wasser-Entnahmestellen in den Stockwerken der Häuser (Küchen, Klosetts, Badestuben), andernteils aber besonders in der Verwendung feuchten Bauholzes, und Hr. Dr. Falck irrt vollkommen, wenn er glaubt, daß besonders das Letztere wohl schon jetzt allgemein vermieden werde! Das Gegenteil ist der Fall und es kann nur nochmals empfohlen werden, ausschließlich völlig lufttrockenes Balkenholz usw. zu verwenden, wobei bemerkt wird, daß man den Feuchtigkeitsgehalt von Holz mit Hilfe der Wagschale und eines beschleunigten Trocknungsverfahrens leicht mit ausreichender Genauigkeit feststellen kann. Daß das Holz beim Trocknen durch Stapeln an der Luft leidet, wie Dr. Falck vermutet, ist nicht zutreffend, denn es ist als selbstverständlich vorausgesetzt, daß ein solches Stapeln von Balkenholz zum Zwecke der Durchtrocknung nicht unter freiem Himmel, sondern unter Schutzdächern erfolgt.

Der Vorschlag, das gesamte Bauholz eines Ge-

bäudes vor seiner Verwendung auf das Vorhandensein der einen oder anderen Art von Hausschwamm zu untersuchen, stellt zwar den Mikroskopikern ein weites Arbeitsfeld in Aussicht, ist aber wegen der Umständlichkeit und Kostspieligkeit eines solchen Verfahrens ganz undurchführbar und auch unzuverlässig, da an einem Balken natürlich die verschiedensten Gattungen von Pilzsporen festgestellt werden können.

Da trocknes Holz sich den Hausschwamm-Sporen gegenüber als unzugänglich erwiesen hat, wird schon die Verwendung gut gestapelten lufttrockenen Holzes in Verbindung mit sachgemäßer Behandlung im Neubau einen wirksamen Schutz bieten. Weitergehend sollte noch die ebenfalls von mir in Vorschlag gebrachte Imprägnierung alles Bauholzes mittels eines geruchlosen Imprägnierungsmittels ernstlich ins Auge gefaßt werden.

Der Vorschlag des Hrn. Dr. Falck, bei besseren Bauten von der Verwendung von Holz ganz abzusehen, schießt weit über das Ziel hinaus und ist auch, wenn man an die notwendige Beibehaltung der auch bei Steindecken auf Lagerhölzern zu befestigenden Holzfußböden denkt, unausführbar. Steindecken und Steinfußböden in Räumen mit Wasserabfluß-Vorrichtungen sind schon jetzt stark in Gebrauch, für alle anderen Räume braucht man von der Verwendung hölzerner Balkenlagen nicht abzusehen, und man muß auch an die Nachteile von Stein-Eisen-Decken denken, größeres Gewicht, geringere Elastizität, größere Hellhörigkeit und zweifelhaftes (? Die Red.) Verhalten bei Feuer.

Wenn Hr. Dr. Falck von neuem auf die Gefährlichkeit der Übertragung der Sporen des Hausschwammes von Haus zu Haus hinweist, und von gewissen Schwammhäusern in der Stadt als einer öffentlichen Gefahr spricht, dann wird ihm das von Bautechnikern nicht geglaubt werden und er müßte doch einestheils nachweisen, wie die Sporen eigentlich unter die mit Oelfarbe gestrichenen und gespundeten Fußböden gelangen sollen und andernteils nachweisen, daß sich in den betreffenden älteren Häusern an anderen Stellen keine Sporen in den Balkenlagen vorfinden. Es ist wohl viel einfacher und natürlicher und den wirklichen Verhältnissen entsprechender, anzunehmen, daß, wo in älteren Gebäuden Schwammzerstörung des Holzwerkes bemerkt wird, dies darauf zurückzuführen ist, daß den in den Balkenlagen oder am Holze des Dachstuhles vom Neubau her vorhandenen Sporen durch fahrlässige Zuführung von Feuchtigkeit die Lebensbedingungen zu pflanzlicher Entwicklung künstlich gegeben worden sind.

E. Dietrich.

Vermischtes.

Feuersicherheit des „Plastischen Glases“. In Nr. 49 der „Deutschen Bauzeitung“, vom 19. Juni d. J., ist bei der Besprechung von Deckenkonstruktionen aus plastischem Glase die wichtige Frage ihrer Feuersicherheit nicht berührt worden. Denn obwohl in dieser Hinsicht ein Vergleich und eine Gleichstellung mit dem bewährten Elektro-Glaserlaubt zu sein schien, so fehlten doch Versuchsergebnisse, die das Verhalten derartiger starker, bezw. in ihrer Stärke sprunghaft wechselnder Glastafeln in einem Brande zweifellos klarlegten. Inzwischen hat die neue Glasart eine unfreiwillige Probe zu bestehen gehabt, deren Ergebnis geeignet ist, Bedenken obiger Art zu zerstreuen. Die Abbildungen S. 671 zeigen im Schnitt und Bild einen Geschäftsraum des „Deutschen Luxer-Prismen-Syndikats“ zu Weißensee, der durch ein Probefeld der bereits im früheren Artikel genannten Oberlichtdecke des neuen Metzger Hauptbahnhofes erleuchtet wird. Während eines mehrstündigen in den Nebenräumen ausgebrochenen Brandes haben nun die Flammen längere Zeit den Zwischenraum zwischen innerer Decke und äußerem Pappdach durchschlagen und zwar mit solcher Intensität, daß sie selbst in 30 bis 40 m weiter entfernten Räumen noch Brandschaden anrichteten. Nach Löschung des Feuers erwiesen sich Dach und Decke als größtenteils zerstört. Das Glasfeld dagegen war unversehrt sowohl in Bezug auf den allgemeinen Zusammenhalt, wie auch auf den Zustand der einzelnen Glastafeln, die außer feinen, vom Löschwasser herrührenden oberflächlichen Haarrissen keinerlei Sprünge aufwiesen. Sonst dürfte das früher erwähnte Prüfungsverfahren, nach welchem Tafeln mit molekularen Spannungen von vornherein von der Verwendung ausgeschlossen werden, hinreichenden Schutz gegen Bruch bieten, und es dürfte die Konstruktion zum mindesten innerhalb derjenigen Grenzen für feuersicher anzusehen sein, die auch für die Verwendung von Elektrogas gültig sind. — Reg.-Bmstr. Bohnsack.

Auszeichnung. Der Prinzregent Luitpold ernannte zum Mitglied des bayerischen Maximilians-Ordens, Abteilung für Kunst, den Stadtbaurat Geh. Brt. Dr.-Ing. h. c. Ludwig Hoffmann in Berlin. —

Wettbewerbe.

Zu dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für einen Bismarckturm in Bromberg sind 238 Arbeiten eingelaufen. I. Preis von 800 M.: Hr. Paul Walther in Berlin; II. Preis von 500 M.: Hr. Wilh. Rich in Chemnitz; III. Preis von 300 M.: Hr. J. Liedemann in Baden-Baden. Ausstellung sämtlicher Entwürfe bis (mit?) 8. Dez. d. J. in der Aula des kgl. Gymnasiums in Bromberg. —

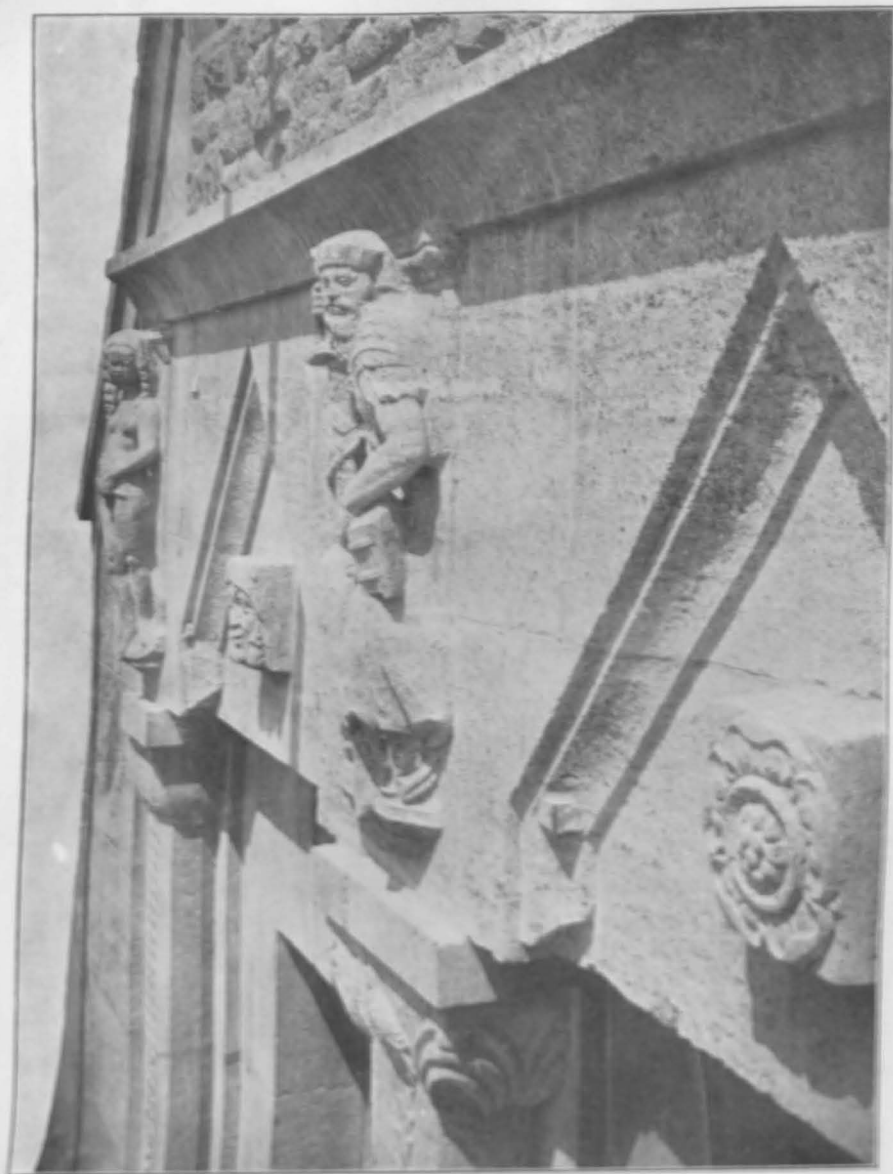
Wettbewerb Theater Hagen i. W. Es liefen 104 Entwürfe rechtzeitig ein. Den I. Preis errang Prof. Martin Dülfer in Dresden; den II. Preis Dr.-Ing. E. Vetterlein in Darmstadt und den III. Preis gewannen die Architekten Bruckner & Löwenstein in München. Zum Ankauf wurden empfohlen die Entwürfe der Brte. Schilling & Gräbner in Dresden und Peter Birkenholz in München. —

Wettbewerb Sparkassengebäude Lüneburg. Für das Gebäude steht ein Eckgelände am Marienplatz zur Verfügung. Der Baustil ist den Bewerbern überlassen, doch wird Wert darauf gelegt, daß sich das Bauwerk in Material und Umrißlinie bei voller Wahrung seiner künstlerischen Selbständigkeit der charakteristischen Bauart der Stadt Lüneburg und dem benachbarten Rathaus anpasse. Ziegelrohbau mit Handstrichsteinen großen Formates bei nicht auszuschließender sparsamer Verwendung von Sandstein; Flächenverputz ist zu vermeiden. Baukosten 85 bis 100000 M. Hauptzeichnungen 1:200, eine Ansicht 1:100, dazu ein Schaubild. Angesichts des Umstandes, daß über die Bauausführung die Entscheidung vorbehalten ist, sind die Anforderungen an die Bewerber unnötig groß, zumal der III. Preis nur 400 M. beträgt und die Summe der Preise auch auf 4 Entwürfe verteilt werden kann. —

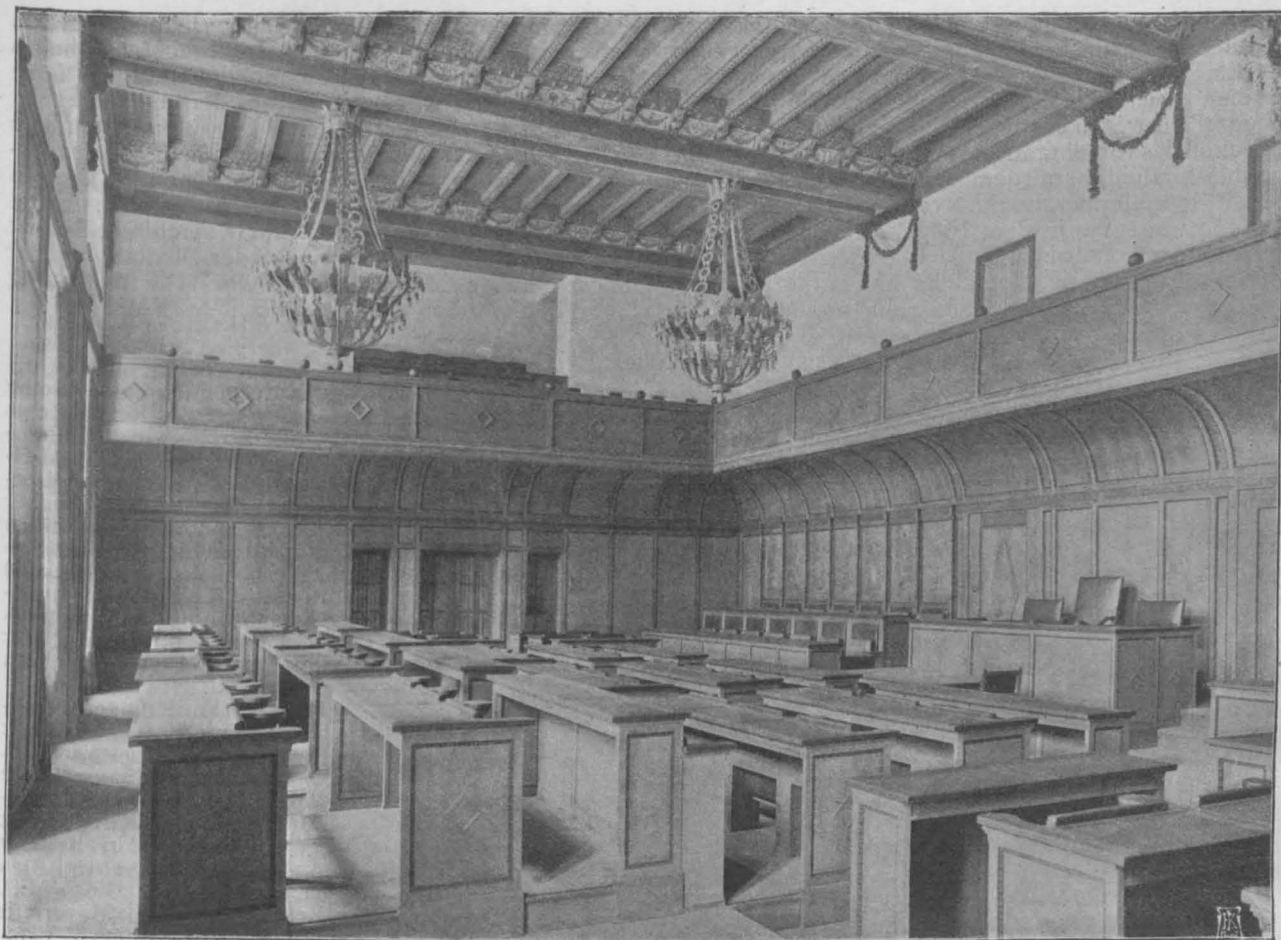
Inhalt: Schwebefähre über die Oste bei Osten. — Vom zehnten Tag für Denkmalpflege zu Trier. (Fortsetzung.) — Zur Hausschwamm-Frage. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bild-Doppelbeilage: Vom zehnten Tag für Denkmalpflege zu Trier.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



AS NEUE RATHAUS IN
 RIXDORF BEI BERLIN.
 ARCHITEKT: STADT-
 BAURAT R. KIEHL IN
 RIXDORF. * * * * *
 BILDNERISCHE AUS-
 BILDUNG DER EIN-
 ZELHEITEN DER VOR-
 DER-FASSADE * * *
 === DEUTSCHE ===
 * * BAUZEITUNG * *
 XLIII. JAHRGANG 1909
 * * * NO. 98 * * *



Stadtverordneten-Sitzungssaal.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. NO. 98. BERLIN, 8. DEZEMBER 1909.

Das neue Rathaus in Rixdorf bei Berlin.

Architekt: Stadtbaurat Reinhold Kiehl in Rixdorf. (Schluß aus No. 93.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 674 u. 675.



Das Innere des Gebäudes wird betreten durch eine nach der Straße offene Halle, deren Gewölbe ein aus der Rixdorfer Glasmosaik-Fabrik Puhl & Wagner hervorgegangenes Glasmosaik mit Darstellungen der Sonne, der Elemente: Feuer, Wasser, Luft und Erde, der Jahreszeiten usw. mit dem Spruche: „VorBeginnenwohl

besinnenläßt gewinnen“ zielt. In einer weiten, geräumigen, von kräftigen Pfeilern getragenen Eintrittshalle zieht an diesen reizvoller Bildschmuck das Auge auf sich.

Von dieser Halle betritt man links die großen Kassenträume, rechts die Haupttreppe, die, ganz aus dunklem Eichenholz, sich von den weißen Wänden scharf abhebt, die wieder durch blanke Messingschilder mit elektrischen Glühbirnen belebt werden. Im ersten Geschosß wiederholt sich dieselbe Halle wie im Erdgeschosß; von ihr gelangt man in die Räume für den Oberbürgermeister, geradeaus in ein Vorzimmer, daneben in das Arbeitszimmer mit dem Erker, einer der besten Räume des Hauses. Die Wände sind mit einem Holzpaneel aus Birnbaumholz versehen. Aus demselben Material besteht auch das Mobiliar, das zum Teil, wie die Bücherschränke, in die Wände eingebaut ist. Grüne Vorhänge, schwarzer Lederbezug auf den Möbeln zusammen mit dem gelblich warmen Ton des Holzes und die schlicht gehaltenen Formen des Ganzen geben vorzüglich die Stimmung eines Arbeits-Raumes wieder. An dieses Arbeitszimmer schließt an ein kleiner ovaler

Raum, dessen Wände bis an die Decke vertäfelt sind, der eingebaute Schränke besitzt, die als Bibliothek dienen und welcher als Beratungszimmer Verwendung findet. Hier liegen auch zwei geräumige Deputations-Sitzungszimmer. Im Hauptgeschoß bildet eine große, durch zwei Geschosse reichende Halle den Vorraum zum großen Stadtverordneten-Sitzungssaal. Eine kräftig gegliederte dunkle Eichenholzdecke schließt den Raum ab; an der einen Wand führt die Holztreppe weiter nach der die Halle in halber Höhe unterbrechenden Galerie, die, durch kleine Fenster gegen die Halle geöffnet und mit holzgeschnitzten Figuren versehen, den Zugang zu den Zuschauertribünen des Sitzungssaales bildet. Das dunkle Holzwerk, die weißen Wände mit den blanken Beleuchtungskörpern und der mit großen Fliesen belegte Fußboden rufen die für ein deutsches Rathaus charakteristische Stimmung hervor. Der große Stadtverordneten-Sitzungssaal an der Halle ist gleichfalls kein frostig ungemütlicher Saal, sondern eine behagliche große Ratsstube. Die Holzgetäfelten Wände mit der sich an drei Seiten hinziehenden Zuschauer-Galerie, die wie bei einem alten Chorgestühl sich schützend über die Vorstands- und Magistratssitze schiebt, die mit geschnitzten Säulen und prächtig gearbeiteten Intarsien geziert, die Hauptwand des Saales einnehmen; die hohen Fenster mit der Sprossenteilung und die in ihrer konstruktiven Klarheit schön wirkende zum Teil bemalte Decke; die schweren grünen Vorhänge, die messinggetriebenen Kronleuchter, alles geht harmonisch zusammen. Neben dem großen Stadtverordneten-Sitzungssaal liegt der kleinere Magistratssaal,

auch mit Holzvertäfelten Wänden und Messingkronen, mit eichenen Tischen und hohen Lehnstühlen ausgestattet. Ein Erfrischungsraum auf der anderen Seite des Saales dient gleichzeitig als Vorraum zum Saal, enthält Telefonzelle usw. Zu erwähnen sind ferner für das zweite Geschloß das vornehm ausgestattete Zimmer des II. Bürgermeisters und das mit gemütlichem Erker abgeschlossene Arbeitszimmer des Stadtverordneten-Vorstehers. Die Büroräume in dem Flügel an der Schönstedt-Straße zeigen eine einfache Ausstattung. An der Ecke der Donau-Straße ist eine kleine Magistratsbibliothek mit Lesezimmer eingerichtet. Sehr geräumig ist die

Kanzlei mit den zahlreichen Schreibmaschinen in einem großen Saal im Dachgeschoß untergebracht. Ein helles Treppenhaus mit schön geschmiedeten Gittern führt an der Ecke der Donau-Straße aus dem Gebäude.

Die Bearbeitung sämtlicher Entwürfszeichnungen zu dem hier dargestellten Bauwerk erfolgte im Entwurfsbureau des städtischen Hochbauamtes. Diesem stand von Oktober 1905 bis April 1908 Hr. Architekt John Martens vor, sodann Hr. Architekt Robert Goetze, welcher besonders an der Bearbeitung der inneren Ausgestaltung beteiligt war. Die Bauleitung lag in den Händen des Hrn. Max Krech. —

Das Bauwesen im Deutschen Reichshaushalt 1910.

Bei seinem Zusammentritt am 30. November d. J. ist dem Deutschen Reichstage der Entwurf für den Reichshaushalt i. J. 1910*) zugegangen, der in Ein-

nen (Südwestafrika) usw. Im übrigen sind in einer Reihe von Positionen, namentlich des États des Reichsheeres (Schießplätze, Truppen-Uebungsplätze) sowie des Reichsamtes des Inneren (Beteiligung an Ausstellungen) außerdem noch Ausgaben für bauliche Zwecke mit enthalten, die sich aber nicht aus der Gesamtsumme herauschälen lassen. Nicht enthalten ist in der obigen Gesamtsumme für Bauzwecke (wie im Vorjahr) ein Betrag von 15 Mill. M., welcher der ostafrikanischen Eisenbahn-Gesellschaft als Darlehen (3. Rate) für die Fortführung der Eisenbahn Daressalam-Morogoro bis Tabora vorgestreckt werden soll.

Nach der Höhe der Forderungen geordnet stellen sich die Einzeletats wie folgt: Schutzgebiete 25,71 Mill. M. (+ 6,29 Mill. gegenüber 1909), dazu im Nachtragsetat die schon oben erwähnten 5,5 Mill. M., Reichsmarine 25,66 Mill. M. (— 3,80), Reichsamt des Inneren 23,39 Mill. (+ 9), Reichsheer 14,82 Mill. (— 5,73), Reichseisenbahnen 10,62 Mill. (— 11,48), Reichspost 9,71 Mill. (— 3,13). Der Rest von 2,31 Mill. M. verteilt sich auf verschiedene Verwaltungen, nämlich: Auswärtiges Amt 766 400 M., davon 685 400 M. als 2. Rate für die Erwerbung eines Botschaftsgebäudes in St. Petersburg; Reichsmilitärgericht 630 790 M. als letzte Rate für den Neubau des Reichsmilitär-Gerichts in Charlottenburg (Gesamt-Kosten einschl. Grundstück 3,32 Mill. M.); Reichskolonialamt 373 900 M., davon 50 000 M. als 2. Rate für ein in Berlin zu errichtendes Denkmal für die in außereuropäischen Ländern im Kampfe gebliebenen Deutschen, das übrige für den Ankauf weiterer Grundstücke für die Erweiterung des Reichs-Kolonialamtes; die Reichsdruckerei 277 084 M. für Erweiterung ihres Grundstückes und ihrer elektrischen Kraftzentrale; das Reichsschatzamt 260 000 M. (3. Rate) für die Errichtung eines Dienstgebäudes in der Wilhelm-Straße in Berlin. Die Forderungen der übrigen Verwaltungen seien im Einzelnen etwas näher besprochen.

1. Reichs-Post- und Telegraphen-Verwaltung. Gesamtforderung 9,71 Mill. M. für einmalige Ausgaben des ordentl. Etats. Hiervon entfallen 1,48 Mill. M. auf Grunderwerb für die Erweiterung bzw. die Neuanlage von Post-Dienstgebäuden, darunter 953 200 M. für Berlin. An ersten Raten für Bauausführungen (z. T. auch Grunderwerb mit enthaltend) werden 2,94 Mill. gefordert, davon

etwa 1,1 Mill. für Berlin. Im übrigen handelt es sich um Bauten in Baden-Baden, Cöln-Deutzerfeld (1,15 Mill. für eine Postverladestelle am Bahnhof), Eisenach, Kiel-Wik, Mülheim (Ruhr), Oberstein, Posen, Schleswig. Für Berlin ist eine größere Umgestaltung vorgesehen, da das Haupt-Telegraphenamt, das jetzt mit dem Haupt-Fernsprechamt auf dem Baublock zwischen Französischer-, Oberwall- und Jäger-Straße untergebracht ist, verlegt werden soll nach dem Grundstücksblock zwischen Oranienburger-, Artillerie-, Ziegel- und Monbijou-Straße, wosich bereits das Paketpostamt und das Fernsprechamt III befinden. Es sind die Erwerbung einer Baumaske an der Monbijou-Straße geplant und ein allmählicher Abbruch der bestehenden Baulichkeiten und deren Umbau nach einheitlichem Plan, um den 3 Anlagen auf dem erweiterten Grundstück Raum zu geben. Die Gesamtkosten für diese Umgestaltung (ohne den Ausbau des Haupt-Fernsprechamtes, das nun allein die Baugruppe an der Franzö-



Obere Halle im Hauptgeschoß.

Das neue Rathaus in Rixdorf bei Berlin. Arch.: Stadtbtr. R. Kiehl in Rixdorf.

nahme und Ausgabe auf 2 851 294 855 M. festgestellt ist. Darunter befinden sich an einmaligen Ausgaben im ordentlichen Etat 348 574 378 M., an Ausgaben im außerordentlichen Etat 190 734 269 M., zusammen 539 308 647 M. An diesen letzteren Ausgaben nimmt das Bauwesen mit rund 112,21 Mill. M., d. h. mit rd. 21 % teil. Gegenüber dem Vorjahr sind die Forderungen für Bauzwecke um rd. 9,61 Mill. M. niedriger angesetzt, außerdem handelt es sich vorwiegend um die Fortsetzung und Beendigung angefangener Arbeiten, sodaß auch hier die ungünstige Finanzlage zum Ausdruck kommt. Durch einen besonderen Nachtragsetat werden übrigens für Ost- und Südwest-Afrika noch 5,5 Mill. M. gefordert. Wie bei den Mitteilungen in früheren Jahren sind unter den oben genannten Gesamt-Aufwendungen auch die Ausgaben für reinen Grunderwerb mit aufgenommen, ebenso die Kosten des Ankaufes von Wohngebäuden, Bah-

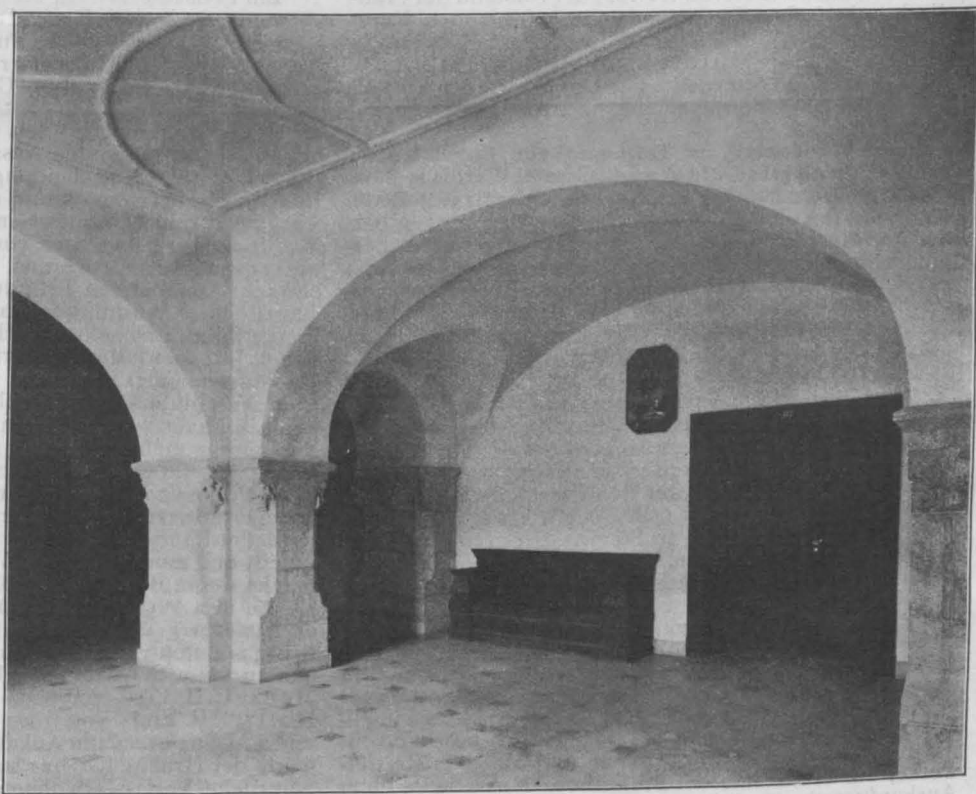
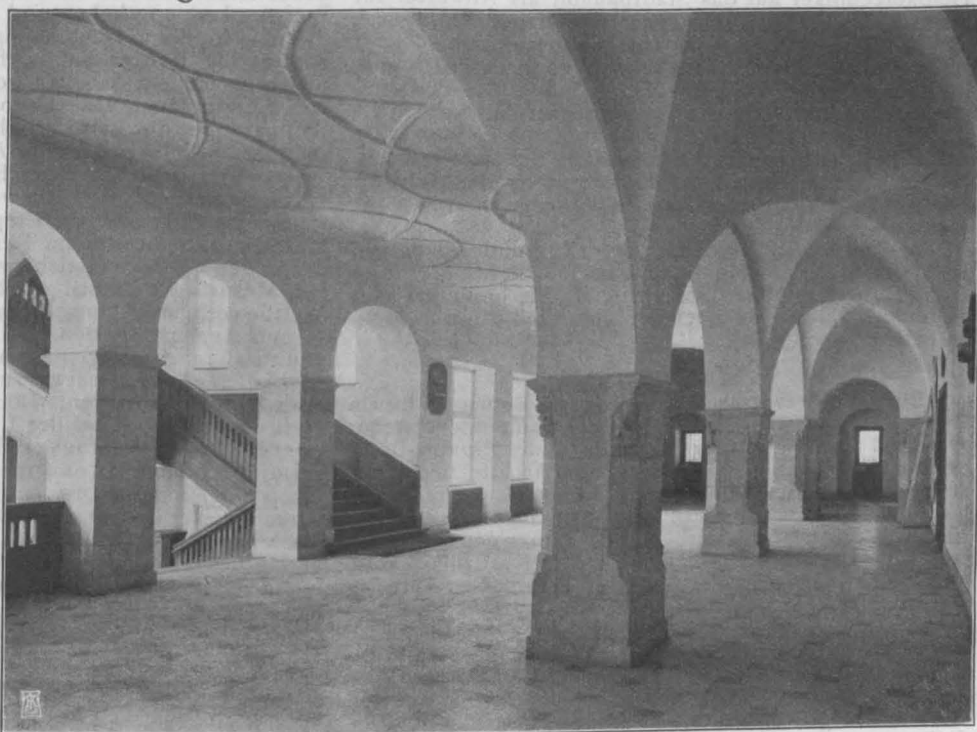
*) Vergl. den Entwurf für 1909 Jahrg. 1908 S. 683 u. ff.

sischen-Straße einnehmen soll), sind auf 4,47 Mill. M. veranschlagt, von denen zunächst 500000 M. in den nächsten-jährigen Etat eingesetzt sind. Zu erwähnen ist unter den Ansätzen noch ein Betrag von 153000 M. zur Errichtung und zum Ankauf von Wohngebäuden für Unterbeamte und gering besoldete Beamte. (Im außerordentl. Etat sind Mittel für eigentliche Bauzwecke nicht eingesetzt. Den Hauptposten bildet hier eine Summe von 25 Mill. M. für den Ausbau und die Umgestaltung von Fernsprechanlagen.)

2. Reichseisenbahnen. Gesamt-Forderung 10,62 Mill.; davon 3,12 unter den einmaligen Ausgaben des ordentl. Etats, 7,50 Mill. im außerordentl. Etat. Zu erwähnen sind 129700 M. für den Bau von Mietwohnungen für Beamte und Arbeiter, 210000 M. zur Erneuerung und Verstärkung von Brücken, 389000 M. für Ergänzungen an der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn, 580000 M. für den Bau weiterer Gleise, 911000 M. für den Bau schmal- und vollspuriger Nebenbahnen, 1594000 Mark für die Herstellung neuer Bahnverbindungen, 1740000 Mark für Werkstättenanlagen (Haupt-Werkstätte Montigny, Mülhausen und Diedenhofen. Für letztere allein als 3. Rate 1,35 Mill. M.). Für Erweiterung und Umbau der Bahnhöfe Sablon, Bischheim-Schiltigheim, Luxemburg (Ges. - Anschlag 7,4 Mill.) sind weitere Raten von zus. 1,31 Mill. M. angesetzt, und die Erweiterung der Bahnanlagen bei Diedenhofen (Ges. - Anschlag 33,8 Mill.) soll mit weiteren 1,8 Mill. M. fortgesetzt werden. Neuforderungen sind nicht gestellt. —

3. Reichsheer. Gesamt-Summe der Forderungen für einmalige Ausgaben des ordentl. Etats 14,82 Mill., davon 10,96 Mill. M. für Preußen, 1,69 Mill. für Württemberg, 1,13 Mill. für Elsaß-Lothringen und schließlich 1,047 Mill. M. für Sachsen. In letzterem Bundesstaat entfallen 611100 M. auf Kasernenbauten, u. a. in Bautzen und Oschatz, 161000 M. auf Magazinbauten in Bautzen und Chemnitz, 142200 auf Stallungen, Wohnungen usw. für das Remontewesen, 120000 M. auf den Ausbau der Artillerie-Werkstätten in Dresden. Von den Ausgaben für Elsaß-Lothringen entfallen 1 Million auf Kasernenbauten usw. in Colmar, Diedenhofen, Hagenau, Metz, Neubreisach, von den Ausgaben für Württemberg der größte Anteil auf den Neubau des Kriegsministeriums, einer Kaserne und eines Proviantamtes in Stuttgart, bezw. auf Kasernenbauten in Ulm. Die Ausgaben für Preußen verteilen sich wie folgt: 6,4 Mill. M. für Kasernenbauten (davon für Cöln 1,05, für Wiesbaden 1,3 Mill. M.), 1,86 Mill. für das Medizinalwesen (davon

1,25 Mill. als 9. Rate für den Neubau der ihrer Vollendung entgegengehenden Kaiser-Wilhelm-Akademie in Berlin, der Rest für Lazarette in Altona, Coblenz, Saarbrücken, Trier, Wiesbaden), 800000 M. für Bekleidungsämter, 710000 M. für das Militär-Erziehungs- und Bildungswesen (d. h. für Kadettenanstal-



Untere Halle im Erdgeschoß.

Das neue Rathaus in Rixdorf bei Berlin. Architekt: Stadtbdt. Reinhold Kiehl in Rixdorf.

ten und Unteroffizierschulen), 520000 M. für die Magazinverwaltung, 250000 M. für Remontewesen usw. Im außerordentlichen Etat sind als solche kenntliche Ausgaben für Bauzwecke nicht eingesetzt, jedoch befinden sich unter den größeren Summen für die Umgestaltung fortifikatorischer Anlagen infolge der Auflassung von Festungsgelände jedenfalls auch hierhin gehörige Aufgaben. Auch die Verwaltung des Reichsheeres stellt nur ganz vereinzelt Neuforderungen auf. —

(Schluß folgt.)

Vermischtes.

Zur materiellen Wertschätzung technischer Arbeit. Ein Leser aus Süddeutschland schreibt uns: „In den Nummern 90 und 91 der „Deutschen Bauzeitung“ schreibt der Magistrat der Stadt Osnabrück zwei Stellen aus; die Anzeige verdient Beachtung: Gesucht wird je ein Hoch- und ein Tiefbautechniker auf das Stadtbauamt als Anwärter für den technischen Büro- und Verwaltungsdienst. Bedingung: Absolutorium einer königlichen Baugewerkschule „mit bestem Erfolg“, Einjährigen-Berechtigung, natürlich gute Gesundheit und Alter nicht über 25 Jahre. Die Vorbereitungszeit dauert 3 Jahre. Während dieser Zeit werden als Vergütung gezahlt im ersten Jahre 75 M., im zweiten Jahre 90 M., im dritten Jahre 100 M. monatlich. Bei guten Leistungen kann eine entsprechende Steigerung des Gehaltes und Aufrücken in etatmäßige Stellen usw. in Aussicht gestellt werden.“

In Augsburg z.B. verdienen, unter Zugrundelegung von 25 Arbeitstagen im Monat, durchschnittlich ein Maurer 120 M., ein Maurerhandlanger 87,5 M. Sie brauchen aber weder das Einjährige noch ein Bauschul-Absolutorium zu haben“.

Wettbewerbe.

Einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Rathaus für Lankwitz-Berlin erläßt der Gemeindevorsteher mit Frist zum 15. Febr. 1910 für die in der Provinz Brandenburg wohnhaften reichsdeutschen Architekten. Bau-summe ohne innere Einrichtung 360000 M. 3 Preise von 3600, 1800 und 1000 M. Ein Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe für je 600 M. vorbehalten. Unter den Preisrichtern die Hrn. Prof. Herm. Billing in Karlsruhe, Arch. Franz Brantzky in Köln, Geh. Hofbrt. Prof. Genzmer in Berlin und Arch. Johow in Lankwitz. —

Einen Ideen-Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau einer Kirche im Bezirk der evangelisch-lutherischen Lukaskirche in Frankfurt a. M. - Sachsenhausen, beschränkt auf die in Frankfurt gebürtigen und zur Zeit dort ansässigen Architekten, sowie auf die Hrn. Prof. F. Pützer in Darmstadt, Curjel & Moser in Karlsruhe und L. Hofmann in Herborn erläßt der Vorstand der evangelisch-lutherischen Stadtsynode zum 1. März 1910. Unter den Preisrichtern die Hrn. Prof. Dr. Theod. Fischer in München, sowie Brt. v. Hoven, Brt. Wilde und Frhr. v. Lersner in Frankfurt a. M. Für 3 Preise stehen 4350 M. zur Verfügung. Unterlagen gegen 2 M. durch die genannte Stelle. —

Einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für einen Erweiterungsbau des Warenhauses A. Wertheim G. m. b. H. auf den Grundstücken Leipziger-Straße 126-130 in Berlin erläßt die Firma für die Mitglieder der „Vereinigung Berliner Architekten“ und des „Architekten-Vereins“ zu Berlin zum 15. Jan. 1910. 4 Preise von 10000, 6000, 4000 und 3000 M. Ankäufe nicht preisgekrönter Entwürfe für je 1500 M. vorbehalten. Preisrichter sind die Hrn. Stadtbrt. Kiehl in Rixdorf, Geh. Ob.-Brt. Launer, Reg.-Bmstr. Malachowski, Prof. Bruno Möhring und Brt. Spindler in Berlin. —

Einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein neues Rathaus in Schkeuditz erläßt der Magistrat für die im Deutschen Reich ansässigen Architekten zum 1. April 1910. Bau-summe 250000 M. 3 Preise von 2500, 1500 und 1000 M; Ankäufe für je 500 M. Unter den Preisrichtern die Hrn. Stadtbrt. Kiehl in Rixdorf, Geh. Brt. March in Charlottenburg und Prof. O. Stiehl in Steglitz. Ersatzpreisrichter: Prof. E. Hoegg in Bremen. Unterlagen gegen 3 M., über deren Rückgabe im Ausschreiben nichts bemerkt ist, durch den Magistrat. —

Wettbewerb Mozarthaus Salzburg. Hauptziel der im Jahre 1888 gegründeten Mozart-Gemeinde in Salzburg ist die Erbauung eines Mozart-Hauses in Salzburg, in welchem das Gedächtnis des Meisters in vielgestaltiger Form für alle Zeiten und von lokalen Zufälligkeiten unabhängig gepflegt werden soll. Das Haus ist bestimmt für Musteraufführungen Mozart'scher und anderer Meisterwerke, zur Aufnahme der Bibliothek Mozartiana, einer Auskunftsstelle für Mozart-Forschung, für die Aufnahme des wertvollen Archives und einer Musikschule. Das Haus soll zu einer Zentralstelle des Mozart-Kultus werden. In einem den Unterlagen angefügten Text ist gesagt, in die Hand der Baukünstler sei gelegt, „in der Mozartstadt einen Bau erstehen zu lassen, der dem Namen und der Bedeutung unseres Wolfgang Amadeus Mozart würdig ist“.

Das Baugelände ist der Aufgabe würdig und befindet sich in hervorragender Lage an der Schwarz-Straße, neben dem Hotel Mirabell und rückwärts an die Mirabell-Gärten stoßend. Eine bestehende Villa muß zur Erfüllung des Bauprogrammes mit verwendet werden, kann aber eine Umgestaltung durch An- und Aufbauten erfahren.

Das wird möglicherweise ein Hindernis für eine ideale Lösung der Aufgabe sein, denn die Villa atmet weder im Grundriß, noch im Aufbau salzburgischen oder mozartischen Geist. Ob man nicht vielleicht im Sinne der schönen Aufgabe doch besser führe, von der strengen Programm-Bedingung abzusehen, nach der Entwürfe, die von dem Fortbestand der Villa absehen, keinen Anspruch auf Preiszuerkennung haben und auch Entwürfe zuzulassen, die eine freie und unabhängige Lösung versuchen? Der gewünschte Konzertsaal ist für 700 Sitz- und 250 Stehplätze zu planen; daneben werden verlangt eine Gruppe von Schulräumen, eine Gruppe Verwaltungsräume und Raumgruppen für künstlerische Vereine. Eine Erweiterung der Schulräume ist ins Auge zu fassen. Baukosten 500000 Kr. Hinsichtlich des Baustiles werden keine Vorschriften gemacht, es ist nur verlangt, daß das neue Bauwerk mit seiner näheren Umgebung wie mit dem Stadtbilde im allgemeinen im Einklang stehe. Immerhin ist durch den Charakter Salzburgs und durch die Persönlichkeit Mozarts der Baustil gegeben. Da zur Teilnahme am Wettbewerb auch deutsche Architekten eingeladen sind, so muß bemerkt werden, daß die Summe der S. 620 genannten Preise von 5400 Kr. nach den deutschen Wettbewerbs-Bestimmungen etwas zu gering erscheint; sie müßte etwa 8000 Kr. betragen. Doch werden die Anziehungskraft der Aufgabe und der Umstand, daß die Absicht besteht, dem Verfasser des zur Ausführung bestimmten Entwurfes (preisgekrönter? Die Red.) auch die Ausführung zu übertragen, trotz der Dehnbarkeit dieser Bestimmung über die knappen Preise hinwegsehen lassen. Falls der Verfasser des zur Ausführung gewählten Entwurfes mit dieser nicht betraut wird, erhält er eine besondere Entschädigung von 1500 Kr. Zeichnungen 1:200, einzelne Teile 1:100; perspektivische Skizzen des Äußeren und Inneren erwünscht. —

Einen Wettbewerb um Entwürfe zu neuen Hafenanlagen in Drontheim (Norwegen) schreibt die dortige Hafen-Verwaltung mit Frist zum 1. August 1910 aus. Drei Preise von 7000, 4000, 2000 Kr.; Unterlagen gegen 20 Kr. vom Bureau des Stadtgenieurs in Drontheim. —

Ein Preisausschreiben des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen betrifft Erfindungen und Verbesserungen, die für das Eisenbahnwesen von erheblichem Nutzen sind, und hervorragende schriftstellerische Arbeiten aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Der Wettbewerb ist ein öffentlicher und es sind die Bewerbungen in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Juli 1911 beim geschäftsführenden Ausschuß des Vereins in Berlin anzumelden; die Entscheidung erfolgt im Laufe des Jahres 1912 durch den vom Verein eingesetzten Preisausschuß. Ausgesetzt sind Geldpreise im Gesamtbetrage von 30000 M., die in Höchstbeträgen von 7500 und Mindestbeträgen von 1500 M. verteilt werden. Die bei der Bewerbung in betracht kommenden Erfindungen und Verbesserungen müssen ihrer Ausführung nach, die schriftstellerischen Werke ihrem Erscheinen nach in die Zeit vom 16. Juli 1905 bis 15. Juli 1911 fallen, die Erfindungen und Verbesserungen müssen außerdem schon vor der Bewerbung auf einer zum „Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ gehörigen Eisenbahn zur Ausführung gebracht sein und die betr. Verwaltung muß den Antrag auf Erteilung des Preises unterstützen. Im übrigen werden Preise nur an die Erfinder bzw. Verfasser selbst, nicht an die Verwerter bzw. Herausgeber erteilt. In dem Ausschreiben werden noch die näheren Anforderungen an die einzureichenden Unterlagen mitgeteilt und eine Reihe von Vorschlägen zu Aufgaben gemacht, deren Bearbeitung wünschenswert ist. —

Zu dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Schloßberg- und die Schwabentor-Anlagen in Freiburg im Breisgau liefen 32 Arbeiten ein. Es erhielten für die Hochbauten beim Schwabentor: I. Preis von 1800 M. Hr. C. A. Meckel; II. Preis von 1200 M. die Hrn. Schuster und Holtz; III. Preis von 1000 M. die Hrn. Rob. Seeger und L. Dinger. Zum Ankauf wurden empfohlen die Entwürfe der Hrn. M. Reiher sowie Osk. und Franz Geiges. Sämtliche Verfasser wohnen in Freiburg. — Für die Stations-Gebäude an der Bergbahn erhielten: den I. Preis von 400 M. Hr. Paul Keller in Dresden; je einen II. Preis von 300 M. die Hrn. Osk. und Franz Geiges, sowie C. A. Meckel in Freiburg. Sämtliche Entwürfe sind bis einschl. 13. Dez. in der Turnhalle der Hildaschule, Eingang Rhein-Straße, öffentlich ausgestellt. —

Inhalt: Das neue Rathaus in Rixdorf bei Berlin. (Schluß.) — Das Bauwesen im Deutschen Reichshaushalt 1910. — Vermischtes. — Wettbewerbe.

Hierzu eine Bildbeilage: Das neue Rathaus in Rixdorf bei Berlin.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



ER NEUBAUDES GROSS-
HERZOGL. BADISCHEN
GENERAL-LANDES-AR-
CHIVES IN KARLSRUHE.

* ARCH.: PROFESSOR
FRIEDRICH RATZEL † IN
KARLSRUHE. * ANSICHT
DES GENERAL-LANDES-
ARCHIVES AN DER HIL-
DA-PROMENADE. * * *

DEUTSCHE

* * BAUZEITUNG * *

XLIII. JAHRGANG 1909

* * * NO. 99. * * *



Ansicht des General-Landesarchives an der Hilda-Promenade.



Verwaltungs-Gerichtshof, Ecke Stabel-Straße.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

LXIII. JAHRGANG. * N^o 99 *
BERLIN, 11. DEZEMBER 1909.

Die Neubauten des großherzoglich
badischen General-Landes-Archives,
der Oberrechnungskammer und des
Verwaltungsgerichtshofes in Karlsruhe.

Architekten: Oberbaurat Adolf Hanser † und
Professor Friedrich Ratzel † in Karlsruhe.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 630 und 631.



Das General-Landes-Archiv des Großherzogtums Baden, dessen Gründung auf das Jahr 1801 zurückgeht, war bis zur Erstellung des hier geschilderten Neubaus in einem eigenen Gebäude im „Zirkel“ untergebracht. Politische Neugestaltungen, Aufhebung von Provinzial-Archiven und andere Umstände hatten jedoch im Lauf des Jahrhunderts ein solches Anwachsen der Bestände zur Folge, daß auch nach Aufsetzung eines weiteren Stockwerkes auf das alte Gebäude die Räume nicht entfernt ausreichten, sodaß der Archiv-Vorstand bereits im Jahre 1887 einen Antrag auf Errichtung eines Neubaus stellte. Der Antrag wurde zwar in Erwägung gezogen, hatte aber keine weiteren praktischen Folgen. Jedoch nach einem erneuten Antrag beschloß das Ministerium des Inneren im Jahre 1898, der Errichtung eines Archiv-Neubaus näher zu treten. Bei den Beratungen zur Feststellung des finanziellen Bedarfes wurde aber das Bauprogramm erweitert und der Vorschlag angenommen, mit dem Archiv zugleich Dienstgebäude für die Oberrechnungskammer sowie für den Verwaltungsgerichtshof zu verbinden. Mit der Bearbeitung der Vorentwürfe wurde der damalige technische Referent im Finanz-Ministerium, Ob.-Brt. A. Hanser betraut. Ein geeignetes Baugelände konnte um die Summe von 298 000 M. von der Kronomanie erworben wer-

den. Es liegt in dem blühenden Hardtwald-Stadtteil vor dem Mühlburger-Tor, in unmittelbarer Nähe des in No. 96 geschilderten Haydn-Platzes. Unser Lageplan zeigt noch den östlichen Teil dieses Platzes und läßt im übrigen erkennen, daß die völlig frei gelegene Bau-Gruppe an 3 Seiten von öffentlichen Straßen begrenzt ist, während an der vierten Seite ein Gartenstreifen die Trennung vom Nachbargrundstück herbeiführt. Die drei Gebäude wurden auf dem Gelände derart errichtet, daß an der Hilda-Promenade, durchgehend bis zur Maximilian-Straße, das General-Landesarchiv, am Zusammenfluß der Hilda-Promenade mit der Stabel-Straße der Verwaltungsgerichtshof und am Zusammenfluß der Stabel- und der Maximilian-Straße die Oberrechnungskammer erbaut wurden. Der für diesen Stadtteil in der Hauptsache vorgeschriebenen offenen Bauweise kam die Trennung der einzelnen Gebäudegruppen entgegen.

Vor Beginn der Bauarbeiten, im Oktober 1901, starb der Verfasser des Vorentwurfes, Ob.-Brt. Hanser. Nach ihm wurde Friedrich Ratzel mit der Ausarbeitung des künstlerischen Teiles der Entwürfe betraut, während dem damaligen Bezirks-Bauinsp. Henz die Bearbeitung des technischen Teiles und die Bauleitung übertragen wurden. An den Grundrissen des Vorentwurfes wurde wenig geändert, denn sie waren von allen

liegen zu ebener Erde der Benützersaal mit Nebenraum und der Ausstellungssaal; ihnen schließt sich im östlichen Flügel die Bibliothek an, deren Fußboden tiefer liegt, als der der übrigen Räume, sodaß sie als bequeme Handbibliothek zweigeschossig ausgebildet werden konnte. Die Trennung der Geschosse wird durch eine Eisenbetondecke gebildet. Die in dem Beton des Fußbodens eingelassenen Büchergestelle sind aus Eisen. Längs der Büchergestelle ist die Zwischen-Decke durchbrochen, um dem unteren Geschoß reichlicheres Licht zuführen zu können. Die Regalbretter sind von 2 zu 2 cm verstellbar. Die 116 Regale dieses Büchermagazines können den doppelten Umfang des bisherigen Bestandes aufnehmen. Die Arbeitsräume der Archiv-Beamten, Kanzlei usw. liegen im I. Obergeschoß.

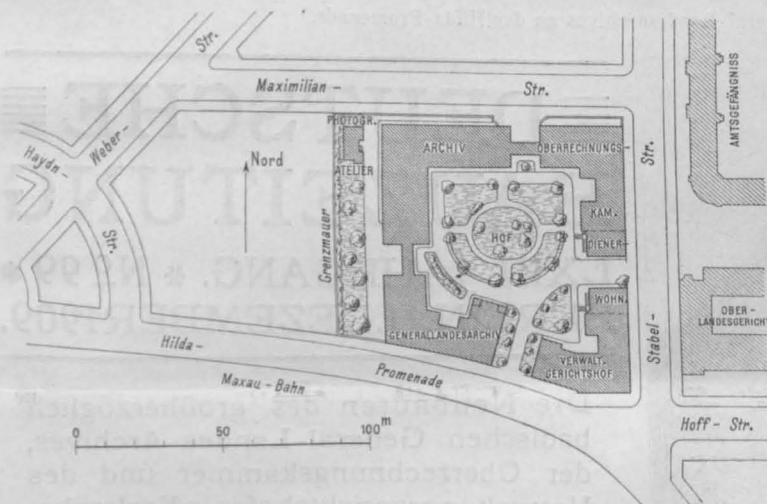
Die Diensträume im Gebäude der Oberrechnungskammer sind, entsprechend dem Geschäftsbetrieb dieser Kammer, ausschließlich Einzelzimmer. Beim Verwaltungsgerichtshof liegt im westlichen Flügel im Erdgeschoß der Sitzungssaal mit Beratungszimmer, denen sich Nebenräume angliedern; im östlichen Flügel befindet sich die Registratur mit ihren Nebenräumen. Die Zimmer der Räte und der übrigen Beamten sind im zweiten Geschoß verteilt. Die zweiten Obergeschosse der einzelnen Verwaltungs-Gebäude sind den Vorständen der Stellen als Wohnungen überwiesen. Die Wohnungen sind geräumig und haben getrennte Haupt- und Nebeneingänge mit besonderen Treppenhäusern.

Wie der Lageplan und die Geschoß-Grundrisse zeigen, sind dem Gebäude für die Oberrechnungskammer und dem Gebäude für den Verwaltungs-Gerichtshof zweigeschossige Anbauten vorgelagert, welche die Dienerräumlichkeiten der 3 Stellen und eine Wohnung für den Heizer, zusammen 4 Wohnungen in 4 Geschossen enthalten. Im Keller dieser Anbauten liegen die Kesselhäuser der Zentralheizung für die ganze Gebäudegruppe, unter sich durch einen unterirdischen Gang verbunden. Der Magazinbau an der nordwestlichen Ecke des Geländes ist im rechten Winkel angelegt und steht einerseits mit dem

General-Landesarchiv, andererseits mit der Oberrechnungskammer durch einen schmalen Verbindungsbau in Zusammenhang. Eine das Gebäude in seiner ganzen Höhedurchziehende Mauer ohne Durchbrechungen teilt das Magazin in zwei Teile, von welchen der größere, 40 m lange und 14 m breite Teil dem General-Landesarchiv, der kleinere Teil, 30 m lang und 12 m breit, der Oberrechnungskammer zugeteilt ist. In der südöstlichen Ecke des Erdgeschosses des größeren Magazines ist in einem in sich abgeschlossenen, massiv gewölbten, feuer- und diebesseren Raum das großherzogliche Familien-Archiv untergebracht. Die Magazine sind an die Zentralheizung angeschlossen und werden mit Niederdruckdampf erwärmt, während die Dienst- und Wohnräume mit einer Warmwasserheizung ausgestattet sind.

Auf die technischen Einzelrichtungen des Magazinbaues kommen wir im Schlußaufsatz zurück.

(Schluß folgt.)



Stellen genehmigt. Und wenn auch dem nachfolgenden Architekten die Lösung der Aufgabe, besonders die Zusammenlegung der Wohnungen mit und über den Geschäftsräumen nicht ganz befriedigend erschien, zu einer vollständigen Umarbeitung der gesamten Bau-Anlage war keine Zeit mehr; die Bauten, zu denen die Rohbauarbeiten bereits ausgeschrieben waren, mußten begonnen werden. Dagegen erfuhren die Fassaden eine durchgreifende Umgestaltung; mit Ausnahme der dem Grundriß folgenden Einteilung der Fensterachsen ist hiervon Vorentwurf nichts geblieben. Auch der Garten wurde nach den Angaben des Architekten angelegt; was vom ehemaligen Hardtwald an Bäumen stehen bleiben konnte, wurde erhalten.

Was die Grundrißanlage der drei Gebäude anbelangt, so wurden beim Neubau des Archives der Bauteil für die Verwaltung und der für das Magazin von vornherein und grundsätzlich getrennt. Im Verwaltungsgebäude

Der gegenwärtige Stand der Berliner Schnellverkehrsfragen. (Fortsetzung aus No. 96.)

II. Die Erweiterung des Schnellbahnnetzes auf Berliner Gebiet.

(Vergl. den Uebersichtsplan S. 639 in No. 93.) (Schluß.)

Das älteste baureife Schnellbahn-Projekt im Inneren der Stadt ist das der „Continentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen“, das eine Schweb-Bahn vom Gesundbrunnen über den Alexander-Platz nach Rixdorf vorsieht (Linie VI auf dem Uebersichts-Plan) und bereits im Jahre 1902 zum ersten Male den städtischen Behörden eingereicht wurde. Dieses Projekt und der im Jahre 1905 eingereichte abgeänderte Entwurf sind bereits in früheren Jahrgängen der Deutschen Bauzeitung näher beschrieben (Jahrg. 1905 S. 566 technische und 1906 S. 561 ästhetische Ausbildung).

Die Stadt machte ihre Zustimmung zur Erbauung der Bahn von der Herstellung einer Probestrecke abhängig, die mit dem von der Gesellschaft vorgeschlagenen Mittelstützensystem ausgeführt werden sollte und für welche das 330 m lange engste Stück der Brunnen-Straße ausgewählt wurde, welches eine Breite zwischen den Häuserfluchten von 22 m aufweist und damit die schmalste der von der Bahnlinie zu berührenden Straßen überhaupt darstellt. Mit der Probeausführung sollte festgestellt werden, inwieweit die Bahn-Anlage geeignet ist, der Straße Luft und Licht zu entziehen und inwieweit der Straßen-Verkehr durch den Einbau der Stützen ungünstig beeinflusst wird. Die im Jahre 1908 hergestellte Probestrecke, vergl. die Abbildungen 23 und 24, hat eine Länge von 42 m; sie besteht aus 3

Stützen und 2 Längsträgerfeldern von je 15 m. An den Stellen, wo die 0,9 m breiten Mittelstützen den Fahrdamm durchschneiden, wurde in den 13,6 m breiten Fahrdamm eine Schutzinsel von 1,76 m Breite eingebaut. Um die Anlage dieser Schutzinsel zu ermöglichen, mußten die Straßenbahngleise auf die Länge der Probstrecke auseinandergezogen werden. Für den Abstand der Gleismitte von der Bordkante der Schutzinsel wurde von der Stadt das Maß von 1,42 m verlangt, während die Gesellschaft dafür das Maß von 1,12 m für ausreichend erachtete. Im ersteren Falle ergibt sich ein Lichtabstand zwischen Wagenkasten und eiserner Stütze von 75 cm, im zweiten ein solcher von 45 cm. Im ersten Falle verblieb für den Raum zwischen dem Straßenbahnwagen und der äußeren Bordkante ein Maß von 3,28 m, im zweiten Falle ein solcher von 3,70 m. Das letztgenannte Maß erlaubt einem Fuhrwerk die Durchfahrt zwischen einem haltenden Fuhrwerk und dem Straßenbahnwagen. Mit der von der Gesellschaft vorgeschlagenen Anordnung des Straßenbahngleises erschien also der Einbau der Stützen in den 13,6 m breiten Fahrdamm ohne weiteres zulässig.

Um die Vor- und Nachteile beider Anordnungen zu erproben, wurde auf der Westseite der Straße die von der Stadt gewünschte, auf der Ostseite die von der Gesellschaft vorgeschlagene Anordnung des Straßenbahngleises gewählt. An der alten Lage der Bordkanten wurde absichtlich nichts geändert, obwohl eine Verschmälerung der je 4,2 m breiten Bürgersteige zulässig erschien. Nach Angabe des Polizeipräsidiums hat sich seit Bestehen der Probstrecke kein Straßenunfall ereignet, der auf die durch den Einbau der Stützen verursachten Verschmälerung der Straße zurückzuführen wäre, und damit ist vom Standpunkt des Straßenverkehrs aus die Zulässigkeit der Anlage von Schwebbahnen in nur 22 m breiten Straßen erwiesen, während sich andererseits gezeigt hat, daß die von der Gesellschaft vorgeschlagene Lage des Straßenbahngleises den Vorzug verdient. Eine nennenswerte Entziehung von Luft und Licht konnte nicht festgestellt werden, wie auch die ästhetischen Bedenken gegen den Einbau von Schwebbahnen in derartigen Verkehrsstraßen überall verstummt sind.

Trotzdem ist die Angelegenheit seit der Erbauung der Probstrecke bisher noch nicht weiter gediehen, da die Berliner Stadtverwaltung der Gesellschaft weder eine ablehnende noch eine zustimmende Antwort, noch auch einen Zwischenbescheid erteilt hat. Inzwischen ist die Angelegenheit dadurch noch verwickelter geworden, daß die „Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft“ den Gegen-Entwurf einer Unterpflasterbahn eingereicht hat (Linie VII im Uebersichtsplan), welcher fast dieselbe Linienführung wie die Schwebbahn aufweist und nur im Norden etwas weiter in den Stadtteil Gesundbrunnen vorgeschoben ist. Der erste Entwurf sah eine Hochbahn vom Gesundbrunnen bis in die Nähe der Invaliden-Straße, von da eine Untergrundbahn bis zur Spree und weiter wieder eine Hochbahn vor, und sollte bei 13 km Länge 85 Mill. M., d. h. rd. 6,5 Mill. M. für 1 km kosten, während die 12 km lange Schwebbahn mit 40 Mill. M., d. h. zu 3,3 Mill. für 1 km veranschlagt worden ist. Später hat dann aber die A. E. G. ihren Plan mehrfach geändert. Der jetzt vorliegende neue Entwurf sieht eine Hochbahn von der Ecke der Christiania- und Schweden-Straße bis zum Humboldtthain vor. Von hier soll die Bahn als Untergrundbahn durch die Brunnen-Straße, weiter durch die Rosenthaler-, Weinmeister-, Münz-, Kaiser-Wilhelm- und Neue Friedrich-Straße bis zur Spree laufen, den Bahnhof Alexander-Platz der Hochbahngesellschaft also nicht berühren. Nach Unterfahrung der Spree soll die Bahn durch die Brücken-, Neander- und Dresdener-Straße und am Luisen-Ufer bis zum Wassertor führen, hier die Hochbahn unterfahren (wieder ohne einen Bahnhof derselben zu berühren) und dann selbst zur Hochbahn emporsteigen, als solche den Urbanhafen überbrücken und durch die Urban-Straße nach dem Hermann-Platz gehen. Da die weitere Strecke bis zum Ringbahnhof Rixdorf in Wegfall

gekommen ist, beträgt die Länge der Strecke nur 9,7 km, von denen 3,3 km Hochbahn sind. Die mittlere Stationsentfernung soll 970 m betragen.

V. Uebersicht über die Einwohnerzahlen der Einfluß-Gebiete einzelner Berliner Schnellbahnen im Jahre 1905.

Es wohnen in 500 m Abstand von den Haltestellen:	Gesamt-Einwohner:	Auf 1 km Bahnlänge Einwohner:
der Stadtbahn	225 000	16 500
der Hoch- und Untergrundbahn	365 000	32 600
der städtischen Nord-Südbahn (Friedrich-Straßen-Linie)	275 000	32 700
der Schwebbahn Gesundbrunnen — Alexander-Platz — Rixdorf	505 000	42 100



Abbildung 24. Probstrecke der Schwebbahn in der Brunnenstraße.

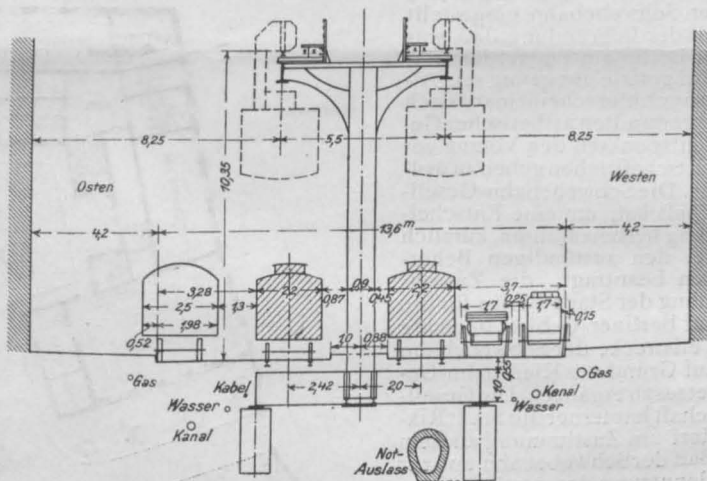


Abbildung 23. Querschnitt durch die Brunnenstraße mit Probstrecke der Schwebbahn.

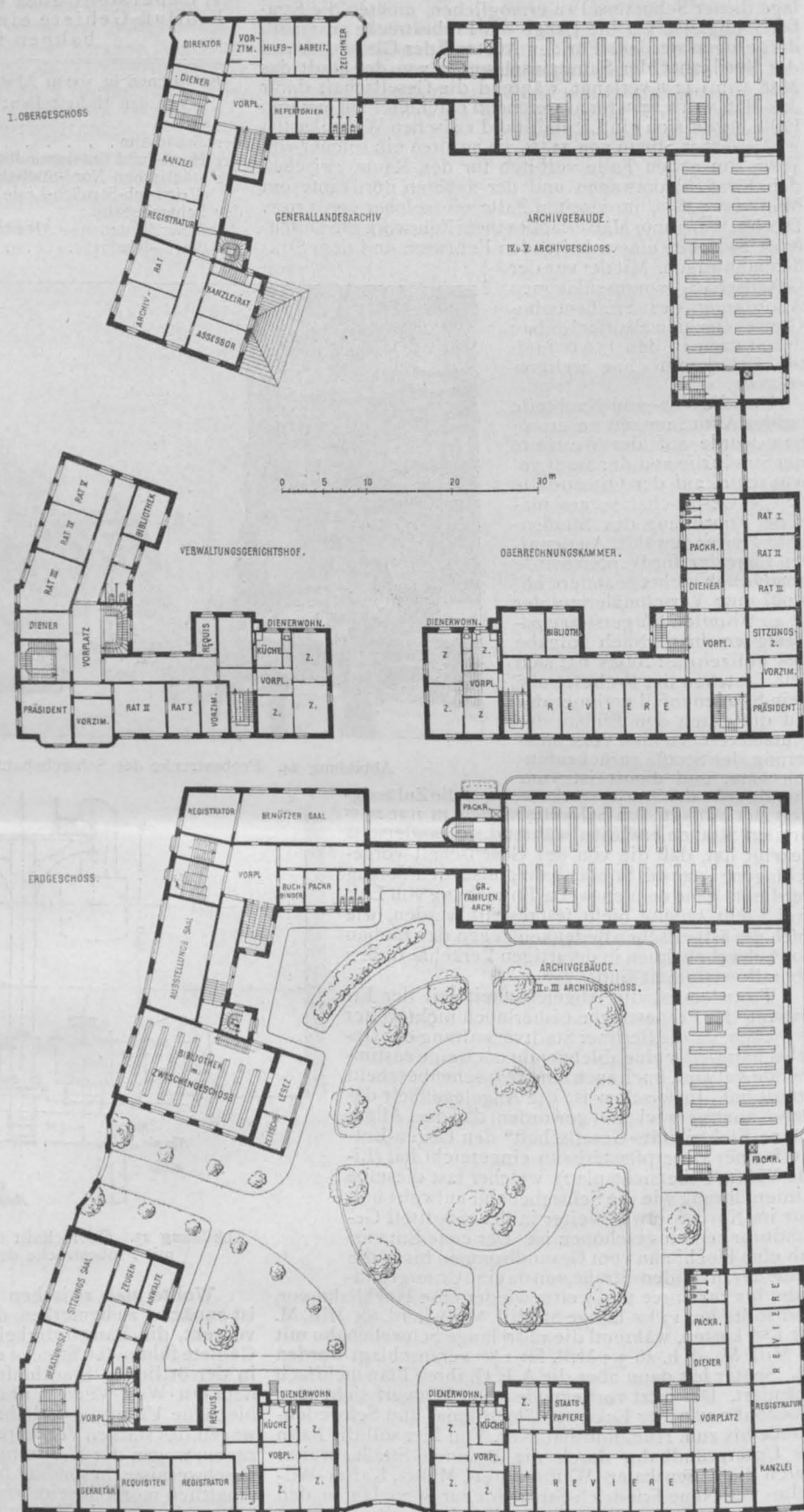
Wollte man zwischen beiden Projekten abwägen, so ist zunächst zu bemerken, daß, wie aus Zahlentafel V hervorgeht, die Bauwürdigkeit der durch dicht bevölkerte Gebiete führenden Strecke eine große ist, wie ja überhaupt in der östlichen Stadthälfte der Nord-Süd-Verkehr vor dem Ost-West-Verkehr überwiegt. Es würde daher auch hier eine Unterpflasterbahn, wenn auch ihre Baukosten wegen des starken Verkehrs auf zum Teil engen Straßen zügen, wegen der Kreuzung von Flußläufen und anderer Erschwernisse besonders hohe werden, ebenso gut wirtschaftlich möglich sein, wie im Zuge anderer starker Verkehrsrichtungen in der Innenstadt, und die Untergrundbahn hätte den Vorteil, sich einem allgemeinen Untergrundbahnnetz dadurch besser anzuschließen, daß an den Kreuzungsstellen mit anderen Untergrundbahnen Umsteigestationen mit Richtungsbetrieb angelegt werden können. Dieser Vorteil steht aber zunächst nur auf dem Papier, da vorerst untersucht werden müßte, ob und welche Umsteigestationen unter der Erde an den Kreuzungsstellen mit anderen Schnellbahnen überhaupt möglich sind und ob

sich nicht auch der Umsteigeverkehr zwischen Schwebbahn und Unterpflasterbahn durch entsprechende bauliche Maßnahmen erleichtern läßt. An den Kreuzungsstellen mit der Stadtbahn, der Ringbahn und der Hochbahn bietet die Unterpflasterbahn in dieser Hinsicht keinen Vorteil vor der Schwebbahn. Auf der anderen Seite bietet die Schwebbahn, wie so oft ausgesprochen, den Vorteil der angenehmeren Fahrt. Der wirtschaftliche Vorzug der Schwebbahn gegenüber der Unterpflasterbahn liegt aber in ihrer billigeren Bauweise; er kommt dadurch zum Ausdruck, daß die Schwebbahn bei ihrer Längenausdehnung in der Lage ist, mit einer mittleren Einnahme von 10 Pfg. für die Fahrt das Anlagekapital zu verzinsen, während die gleich lange Untergrundbahn, um wirtschaftlich bestehen zu können, mindestens 13 Pfg. Einnahmen aus einer Fahrt haben müßte. Die wohlfeilere Herstellung der Schwebbahn wird sich also durch den billigeren Tarif bemerkbar machen.

In den Kreisen der Hausbesitzer hat sich eine lebhaft Agitation für und gegen die Schwebbahn entfaltet, wobei die Hausbesitzer der inneren Stadt in der Hauptsache gegen, die in den äußeren Stadtbezirken im wesentlichen für die Schwebbahn eintraten. In der Stadtverwaltung von Rixdorf, die zunächst dem Projekt günstig gesinnt war, hat sich neuerdings anscheinend ein Umschwung zu Ungunsten der Schwebbahn eingestellt mit der Begründung, daß, was für Berlin am Platze, für Rixdorf gerade gut genug sei. Also auch hier scheint man falsch angewandten ästhetischen Gesichtspunkten den Vorzug vor wirtschaftlichen geben zu wollen. Die Schwebbahn-Gesellschaft hat, um eine Entscheidung herbeizuführen, kürzlich bei den zuständigen Behörden beantragt, die Zustimmung der Stadt Berlin für die auf Berliner Gebiet liegende Teilstrecke der Schwebbahn auf Grund des Kleinbahn-Gesetzes zu ergänzen. Die Gesellschaft hat ferner die Stadt Rixdorf um Zustimmung zu dem Bau der Schwebbahn und zur Benutzung der dortigen Straßen durch die Bahnanlage ersucht und erklärt, daß sie im Falle der unentgeltlichen Ueberlassung der Straßenzüge einen 10 Pfg.-Einheitstarif für die ganze Strecke einzuführen bereit ist. Die Stadt Berlin hat dem Vernehmen nach darauf Vorverhandlungen mit der A. E. G. über den Bau ihrer Linie angeknüpft.

Wie eingangs erwähnt, ist die Einführung des elektrischen Betriebes auf dem Ring-, Stadt- und Vorort-Bahnnetz grundsätzlich beschlossen und nur der Zeitpunkt der Einführung noch nicht festgesetzt. Mit dem Augenblick, wo die Dampf-Eisenbahn zum elektrischen Betrieb übergeht, ist ihr eine ganz andere Ausdehnungsfähigkeit gegeben als vorher, indem es ihr jetzt möglich ist, als Unterpflasterbahn weiter in das Stadttinnere einzudringen und so die in

dem Berliner Lokal-Eisenbahnnetz fehlenden Maschen zu schließen. Von diesem Gedanken ausgehend, schlug die Firma Siemens & Halske der Staatseisenbahn-Verwaltung die Verbindung des Wannseebahnhofes mit



Der Neubau des großherzogl. badischen Generallandesarchives, der Oberrechnungskammer und des Verwaltungsgerichtshofes in Karlsruhe.
Architekten: Ob.-Brt. A. Hanser † und Prof. Friedrich Ratzel † in Karlsruhe.

dem Stettiner Bahnhof durch eine elektrische Vollbahn vor (Linie VIII des Uebersichtsplanes), die als Unterpflasterbahn bzw. Galeriebahn auszuführen wäre und den Vorortzügen der beiden in Frage kommenden Bahn-

linien die Durchfahrt durch die Stadt erlauben würde. Da die neue Bahnverbindung auch den Stadtbahnhof Friedrich-Straße berühren würde, so wäre ihre Bedeutung für den Berliner Verkehr eine ungeheure. Die Firma hält es für zulässig, die lichte Höhe des Tunnels von 4,8 m, was

bis zur Ebertsbrücke, unterfährt dort die Spree und führt im Zuge der Artillerie- und Borsig-Straße nach dem Vorortbahnhof der Stettiner Bahn. Haltestellen sollen am Brandenburger Tor, am Bahnhof Friedrich-Straße und in der Artillerie-Straße angelegt werden; ihre mittlere Ent-



Magazingebäude — Hofansicht.



Generallandesarchiv — Hofansicht.

Der Neubau des großherz badischen Generallandesarchives, der Oberrechnungskammer und des Verwaltungsgerichtshofes in Karlsruhe. Arch. Prof. Friedrich Ratzel † in Karlsruhe.

der Umgrenzung des lichten Raumes entsprechen würde, auf 4,45 m zu ermäßigen, weil diese Höhe noch den Uebergang der normalen Betriebsmittel gestattet. Die Bahn hat eine Länge von 4,2 km; sie führt durch die Königgrätzer-Straße bis zum Reichstagsgebäude, an der Spree entlang

fernung würde etwa 1000 m, der kleinste Krümmungshalbmesser 150 m, die größte Steigung 1 : 33 betragen.

Wenn der Ausführung dieser wichtigen Bahnlinie seitens der Staats-Eisenbahn-Verwaltung bisher noch nicht ernstlich näher getreten ist, so liegt dies vielleicht einmal

darán, daß die Einführung des elektrischen Betriebes eine Anzahl baulicher Veränderungen voraussetzt, die im Einzelnen noch nicht feststehen, deren Rahmen sich aber die neue Bahnverbindung anpassen müßte, anderseits aber bei den vorhandenen billigen Zeitkartentarifen von einer Verzinzung des auf die neue Bahnlinie entfallenden, verhältnismäßig hohen Anlagekapitales von 35—40 Mill. M. nicht erwartet werden kann. Da es wohl nicht angängig erscheint, für die neue Bahnlinie einen besonderen höheren Zeitkartentarif einzuführen, so bliebe nichts übrig, als für sie die Benutzung von Zeitkarten überhaupt auszuschließen, was natürlich auch wieder zahlreiche Mißstände zur Folge haben würde. Immerhin erscheint es wünschenswert, daß, wenn die Ausführung der Bahn wirklich vorerst noch verschoben werden sollte, doch Linienführung und Höhenlage so festgelegt werden, daß eine Verbauung durch andere Schnellbahnlinien ausgeschlossen ist. —

Vom Stadtbaurat Krause wurde ursprünglich ein ganzes Netz von Schnellverkehrslinien im Inneren von Berlin geplant, welches u. a. neben einer größeren Zahl von Durchmesserlinien auch eine Ringbahn zur Verbindung der Endbahnhöfe der Eisenbahnen aufwies. Von diesen Plänen scheint man zurückgekommen zu sein, denn neuerdings ist nur noch von zwei Linien der Stadt Berlin die Rede, von der Nord-Süd-Linie. Müller-Straße—Kreuzberg (Linie IX des Uebersichtsplanes) und der Linie Moabit—Rixdorf (Linie X). Die Nord-Süd-Linie ist genehmigt, die Baukosten sind bewilligt. Ueber den Zeitpunkt der Inangriffnahme ist noch nichts bekannt. Die Bahn soll nach den neuesten Entschlüssen durch die Friedrich-Straße, nicht durch die Charlotten-Straße geführt werden; ihre Länge von der Ecke der Müller- und See-Straße bis zur Kreuzberg-Straße beträgt 8,6 km; ihre Baukosten sind auf 51 Mill. M. = rd. 6 Mill. M. für 1 km veranschlagt. Wenn man bedenkt, daß die Mohren-Straßen-Linie für 1 km über 8 Mill. M. gekostet hat und im Zuge der Nord-Süd-Bahn zwei schwierige Unterführungen von Wasserläufen liegen, so erscheint es fraglich, ob sich die Nord-Süd-Bahn für den genannten Betrag wird ausführen lassen.

Ursprünglich war eine Verlängerung der Bahn über den südlichen Endpunkt hinaus in der Weise geplant, daß sie im rechten Winkel abbiegend nach dem Bahnhof Groß-Görschen-Straße, dem Bayerischen-Platz in Schöneberg und der Wilhelms-Aue in Wilmersdorf führen sollte. Muß diese Verbindung einer kurzen, für sich nicht lebensfähigen Ost-West-Linie mit einer Nord-Süd-Linie an sich als wenig zweckmäßig bezeichnet werden, da sie dem Grundgedanken der Schnellbahn, keine Umwege einzuschlagen, wo ein gerader Weg technisch möglich ist, widerspricht, so ist sie gegenstandslos geworden, nachdem Schöneberg selbst eigene kürzere Verbindungen mit dem Stadtinneren herstellt. Dernahe liegende Gedanke, die Linie statt dessen als Einschnittbahn quer über das Tempelhofer-Feld nach Tempelhof und weiter nach Mariendorf zu führen, ist jetzt von diesen Vororten aufgegriffen, die dem Vernehmen nach deswegen mit Berlin in Verhandlung getreten sind.

Der Tunnel-Querschnitt der städtischen Bahn ist etwas größer gewählt als der von Siemens & Halske erbaute Schnellbahnen. Seine Weite beträgt 6,9 m, seine Höhe 3,6 m, gegen 6,24 und 3,3 m bei den Siemens'schen Bahnen. Die größeren Abmessungen sind gewählt, um den Betriebsmitteln eine größere Höhe und Breite geben zu können. Diese Bestrebungen sind als zweckmäßig anzuerkennen. Die geringe Höhe der Wagen der Hoch- und Untergrundbahn macht sich namentlich bei Ueberfüllung auf den Tunnel-Strecken durch die schlechte Luft bemerkbar und die Wagenbreite von 2,26 m erlaubt nur die Anordnung von 3 Sitzen nebeneinander in der Wagenbreite oder statt dessen die Anordnung von Längssitzen, während die städtischen Wagen eine Breite von 2,6 m erhalten sollen, wodurch, ebenso wie bei den Betriebsmitteln des Eisenbahnnetzes, die Anordnung von 4 Sitzen nebeneinander und einem Längsgange möglich bleibt, so daß die Zuglänge für den Sitzplatz, wie bei der Lichterfelder Vorortbahn (Wagen III. Klasse) auf 0,29 m verringert werden kann, während sie bei der Hoch- und Untergrund-Bahn 0,35 beträgt. Um den Raum für die aufschlagende Tür zu sparen, sollen die Wagen der städtischen Bahn vor jedem Abteil Schiebetüren nach dem Vorbild der Illinois-Central-Bahn erhalten. Diese Abweichungen von den Normalen der Hoch- und Untergrund-Bahn ist der Stadt häufig ebenso verdacht worden, wie der Pariser Stadt-Bahn seinerzeit die Abweichung von der Umgrenzung des lichten Raumes für Vollbahnen; diese Bedenken erscheinen aber gegenstandslos, wenn man sich vergegenwärtigt, daß ein Wagen-Uebergang von einer Bahn auf die andere nach dem Grundsatz, daß Linien-Verkettungen auf Schnellbahn-Netzen vermieden werden sollen, von vornherein ausgeschlossen erscheint, und daß die Leistungsfähigkeit einer derartigen

Bahn umgekehrt proportional der auf den Sitzplatz entfallenden Zuglänge ist.

Die zweite städtische Linie beginnt in Moabit an der Hutten-Straße; sie führt durch die Turm-Straße und Rathenower-Straße bis zum Kriminalgericht, von da zum Lehrter Hauptbahnhof, unterfährt die Spree bei der Alsen-Brücke, führt unter dem Königs-Platz um das Reichstags-Gebäude zur Dorotheen-Straße, in dieser bis zum Kastanienwäldchen, dort wendet sie sich südlich, um die Straße Unter den Linden am Opernhaus zu kreuzen. Die weitere Linienführung ist durch die Punkte Hausvogtei-Platz, Dönhoff-Platz, Kommandanten-Straße, Moritz-Platz, Luisen-Brücke, Kottbuser-Tor gegeben. Von hier führt die Bahn durch die Kottbuser-Straße bis zum Hermann-Platz in Rixdorf und von da durch die Berliner-Straße bis zum Ringbahnhof. Vom Kottbuser-Tor bis zum Rixdorfer Endpunkt fällt die Linie mit der der Schwebebahn zusammen. Natürlich kann nur eine dieser Linien ausgeführt werden. Die Länge der Linie Moabit—Rixdorf beträgt 12,5 km; über den Zeitpunkt ihrer Ausführung ist noch nichts bekannt geworden.

Bei der Planung der beiden städtischen Linien ist anscheinend auf die Erleichterung des Ueberganges auf andere Schnellverkehrslinien an den Kreuzungspunkten wenig oder gar keine Rücksicht genommen. Dies gilt sowohl für die Kreuzung der beiden Linien an der Ecke der Friedrich- und Dorotheen-Straße, wie auch für die Kreuzungen mit der Mohren-Straßen-Linie der Hochbahngesellschaft, für die Kreuzungen mit der Hochbahn am Halleschen-Tor und am Kottbuser-Tor, sowie für den Uebergang am Bahnhof Friedrich-Straße. Der Grund für die befremdliche Tatsache mag zum Teil darin zu suchen sein, daß die städtischen Bahnen an den betreffenden Kreuzungsstellen sehr tief liegen und deshalb die Baukosten der Haltestellen hier besonders teuer werden, auch die Höhe der Treppenaufgänge vergrößert würde. Diese Einwendungen können aber als stichhaltig gegenüber dem so sehr wichtigen Grundsatz der Erleichterung des Ueberganges von Bahn zu Bahn nicht gelten, und es erscheint dringend erwünscht, daß in dieser Hinsicht eine Umänderung der Pläne stattfindet.

Die „Große Berliner Straßenbahn Gesellschaft“ hat in ähnlicher Weise, wie sie gegen die Erweiterung der Hoch- und Untergrundbahn vom Leipziger-Platz nach dem Spittelmarkt Einspruch erhoben hatte, auch gegen die Fortsetzung dieser Linie nach der Schönhauser-Allee und gegen die Nord-Süd-Bahn der Stadt Einspruch erhoben, diesmal aber die Angelegenheit nicht bei den ordentlichen Gerichten anhängig gemacht, sondern sie als einen Streitfall im Sinne des mit der Stadt im Jahre 1897 abgeschlossenen Straßenbahn-Betriebsvertrages betrachtet und das in diesem Verträge vorgesehene Schiedsgericht angerufen. Dieses Schiedsgericht stellte sich bezüglich der Linie vom Spittelmarkt nach der Schönhauser-Allee auf den Standpunkt der vorerwähnten Reichsgerichts-Entscheidung, indem es annahm, daß es sich hier lediglich um die Erweiterung eines zurzeit des Vertrags-Abschlusses bereits bestehenden Unternehmens handle, und wies daher bezüglich dieser Linie den Entschädigungs-Anspruch der Straßenbahn ab; bezüglich der städtischen Nord-Süd-Linie kam das Schiedsgericht jedoch zu einem anderen Entschluß. Es verkannte nicht, daß auch für die Nord-Süd-Linie ein wesentliches Verkehrsbedürfnis bestehe und daß der Straßenbahn-Vertrag von 1897 der Straßenbahn-Gesellschaft kein ausschließliches Monopol für die Beförderung von Personen auf Schienenwegen innerhalb des Weichbildes gebe; es nahm jedoch an, daß beide Verkehrs-Unternehmen, Straßenbahn und Schnellbahn, im wesentlichen denselben Zwecken dienten, zumal beides Kleinbahnen im Sinne des Kleinbahngesetzes seien. Es berücksichtigte ferner, daß die Stadt aus dem Straßenbahn-Unternehmen eine erhebliche Rente beziehe und in diesem Falle selbst Unternehmerin sei, und kam zu dem Schluß, daß die Straßenbahn von der Stadt für den ihr durch den Betrieb der Schnellbahn erwachsenden Einnahme-Ausfall entschädigt werden müsse. Die Festsetzung der Höhe dieser Entschädigung sollte bis zu dem Zeitpunkt verschoben werden, wo sich der durch die Schnellbahn verursachte Einnahme-Ausfall nachweisen lasse.

Es ist zweifellos, daß diese Entscheidung des Schiedsgerichtes und die Aussicht, nach Inbetriebsetzung neuer Schnellbahnlinien, die selbst keinen nennenswerten Gewinn versprechen, noch Einnahmeausfall-Entschädigungen an die Straßenbahn zahlen zu müssen, hemmend auf den Bau weiterer städtischer Schnellbahnen einwirken muß. Von einem Einspruch der Straßenbahn gegen die Schnellbahn-Unternehmungen im Gebiet der westlichen Vororte hat man bisher nichts gehört. Es kommt dies wohl daher, daß die Verträge der Straßenbahn mit den Vorort-Gemeinden zum Teil auf anderer Grundlage aufgebaut sind, als

der Vertrag mit der Stadt Berlin und daß man in den Außen-Bezirken füglich nicht davon reden kann, daß Straßenbahn und Schnellbahn gleiche Aufgaben haben.

Es ist hier am Platze, einen von anderer Seite ausgesprochenen Gedanken weiter auszuspinnen, der geeignet ist, in die städtischen Schnellbahnpläne einen wesentlichen neuen Gesichtspunkt hineinzutragen und verschiedene vorhandene Schwierigkeiten zu beseitigen. Es ist oben darauf hingewiesen worden, daß die Stadt sich entschlossen hat, an Stelle der bei der Hoch- und Untergrund-Bahn bestehenden Umgrenzung des lichten Raumes einen geräumigeren Tunnel-Querschnitt einzuführen, um den Wagen ein größeres Fassungsvermögen und mehr Luftraum zu gewähren. Sie nähert sich damit den von Siemens & Halske vorgeschlagenen Abmessungen für den Tunnel zwischen Wannsee-Bahn und Stettiner-Bahn mit 7,5 m Breite und 4,4 m Höhe. Geht man zu diesen Abmessungen über, so ist man in der Lage, Vollbahn-Betriebsmittel durch den Tunnel zu schicken und die Schnellbahn, deren Betriebsweise sich schon jetzt der der Vollbahn erheblich nähert, auch als Vollbahn zu betreiben. Man hätte hierbei den Vorteil, sich von den Schädigungs-Ansprüchen der Straßenbahn zu befreien, da diese sich nur gegen eine Kleinbahn, nicht gegen eine Vollbahn richten. Für die Nord-Süd-Bahn im Zuge der Friedrich-Straße hat ein Anschluß an das Vollbahn-Netz keinen Sinn, wohl aber für die Linie Moabit-Rixdorf, die eine Verbindung zwischen dem Lehrter und dem Görlitzer Bahnhof darstellt. Verbindet man an Stelle dieser Unterpflaster-Bahn den Lehrter und den Görlitzer Bahnhof durch eine Vollbahn, so hätte man den Vorzug, auch die Vorort-Züge der Lehrter und der Görlitzer Bahn auf einem zweiten Wege in das Stadt-Innere hineinzuschicken und damit nicht nur diese letzten beiden für den Vorort-Verkehr bestehenden Endbahnhöfe zu beseitigen, sondern auch der Stadtbahn eine jedenfalls weit wohlfeiler herzustellende Entlastung zuteil werden zu lassen, als durch die Anlage des 3. Gleispaars über oder neben der Bahn. Gleichzeitig würde das jetzt noch wenig bebaute Gebiet um die Stationen Putlitz-Straße, Beussel-Straße, Jungfernheide und Fürstenbrunn dem Stadttinneren näher gebracht und der Bebauung erschlossen werden. Die Vollbahnlinie würde nicht der für die städtische Schnellbahn gewählten Linienführung zu folgen haben, sondern sie könnte beispielsweise durch die Straße Unter den Linden geführt werden und weiterhin durch die Jerusalemer- und Oranien-Straße in schlanker Linienführung den Görlitzer Bahnhof erreichen. In der Nähe des Reichstags-Gebäudes wäre eine Umsteige-Station mit der Unterpflaster-Bahn Potsdamer Bahn — Stettiner Bahnhof einzurichten, die vielleicht mit Richtungs-Betrieb ausgestattet werden könnte. Auf diese Weise wäre eine Verbesserung des Vollbahn-Schnellbahn-Netzes von Berlin zu schaffen, wie sie vollkommener wohl kaum gedacht werden kann. —

Wie bereits erwähnt, plant die Stadt Schöneberg eine Verlängerung ihrer Linie über den Nollendorflplatz hinaus in das Stadttinnere. Die Linie (No. III im Uebersichtsplan) soll durch die Motz-Straße und die Genthiner-Straße bis zum Landwehrkanal führen und nach dessen Kreuzung

am Kanal entlang bis zur Viktoria-Brücke (Potsdamer Brücke) laufen. Die Linie geht dann weiter durch die Viktoria-Straße bis zum Kemper-Platz, von da durch den Tiergarten bis in die Nähe der Löwengruppe und biegt hier in die Behren-Straße ein, die sie bis zur Friedrich-Straße verfolgt. Hier soll die Bahn vorläufig endigen, um später etwa in der Richtung nach Weißensee fortgeführt zu werden. Diese Linienführung erscheint wenig glücklich. Sie hat den wesentlichen Nachteil der geringen Entfernung von der jetzigen Hoch- und Untergrundbahn-Linie Nollendorf-Platz — Spittelmarkt und führt durch verkehrsarme Gegenden, die — hauptsächlich wegen der Nähe des Tiergartens — keine große Entwicklung versprechen. Eine Hauptverkehrsader wird nur an der Potsdamer-Brücke berührt. Zweckmäßig erscheint allerdings die Aufschließung des Bankviertels an der Behren-Straße; diese würde aber der Bahn nur den einmaligen, morgens hinein und nachmittags hinaus flutenden Wohnverkehr bringen, der der Rentabilität einer Bahn eher schädlich denn nützlich ist. Hier zeigt sich der ganze Untern, der der Schöneberger Bahn anhaftet, weil sie, nun einmal gebaut, in das Stadttinnere fortgeführt werden muß, um leben zu können. Ob aber diese Weiterführung, „die Behren-Straßen-Linie“, die richtige ist, mag füglich bezweifelt werden, denn sie ist erst dann lebensfähig, wenn die bestehende Schnellbahn Nollendorf-Platz — Spittelmarkt an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt ist und den ihr zufallenden Verkehr nicht mehr bewältigen kann. Geht man aber in der zielbewußten Absicht vor, die Mohren-Straßen-Linie zu entlasten, so gibt es jedenfalls eine ganze Anzahl von Linien, die zweckmäßiger sind, als die Behren-Straßen-Linie. —

Die Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen hat aus der großen Zahl weiterer in Berlin möglicher Schnellbahnlinien zwei herausgegriffen, die ihr bauwürdig erscheinen, um sich in deren etwaiger Erbauung den Vorrang zu sichern, ohne daß damit die Linienführung der Bahnen als endgültig festgelegt anzusehen ist. Die eine ist eine Fortführung der Frankfurter-Allee-Linie (Linie V des Lageplans) vom Alexander-Platz nach dem Stettiner Bahnhof, von da weiter durch die Invaliden-Straße nach Moabit, durch die Paul-Straße und über den Großen Stern durch den Tiergarten nach dem Wittenberg-Platz und von da nach dem Victoria-Luise-Platz (Linie XI des Planes). Da ein Zusammenschluß dieser Linie mit der Schöneberger Bahn sich bei dem jetzigen Stande der Sache kaum mehr durchführen läßt, so wäre die Linie vielleicht zweckmäßig bis zum Bahnhof Groß-Görschen-Straße zu verlängern, um dem Westen und Nord-Westen eine kürzere Verbindung mit den Vororten an der Wannsee-Bahn zu bieten. Die zweite von der Hochbahn-Gesellschaft vorgeschlagene Linie geht von Weißensee nach Schöneberg (Linie XII des Uebersichtsplanes); sie berührt den Alexander-Platz, den Schloß-Platz, den Gensdarmen-Markt, die Koch-Straße, den Anhalter Bahnhof, die Flottwell-Straße und führt durch die Potsdamer- und Haupt-Straße. —

(Schluß folgt.)

Das Bauwesen im Deutschen Reichshaushalt 1910. (Schluß.)

4. **R**eichsamt des Inneren. Gesamt-Forderung 23,39 Mill. M., davon 23 Mill. im außerordentl. Etat. Hier von fällt der Löwenanteil von 21 Mill. auf die Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanales (4. Rate, bereits bewilligt 45 Mill., veranschlagte Gesamt-Kosten 221 Mill.). Die zu dieser Forderung gegebenen Erläuterungen sagen, daß — abgesehen von 2 Mill. M. für militärische Anlagen — die Anschlagsumme ausreichen wird, wenn auch in den einzelnen Titeln z. T. erhebliche Ueberschreitungen vorkommen werden, die aber bei den in der Hauptsache schon vergebenen und fast auf der ganzen Strecke des Kanales angefangenen Erdarbeiten und bei den Schleusen-Bauten durch erhebliche Ersparnisse wieder ausgeglichen werden. Der Grunderwerb, der 2785 ha umfaßt, ist in der Hauptsache beendet und zwar fast ausschließlich durch freihändige Erwerbung. Die Entwurfsarbeiten sind schon sehr weit vorgeschritten. An der Gesamtgestaltung des Kanales haben sich dabei gegenüber dem generellen Vorentwurf von 1907 nur geringe Abweichungen ergeben. Die Entwürfe zu den Schleusen sind im wesentlichen beendet, die zu den neuen Hochbrücken noch nicht abgeschlossen. Mit der Gründung der Schleusen ist bereits begonnen, die Erdarbeiten sollen in etwa 5 Jahren beendet sein. Wohngebäude für Beamte und Arbeiter der Kanalverwaltung in Brunsbüttelkoog sind fertig gestellt, Baracken für das im Höchsthalle auf 600 Handwerker und 3500 Arbeiter geschätzte Personal sind im Bau (meist mit 60 bzw. 120 Mann zu belegen).

Unter den übrigen Ausgaben sind zu erwähnen 12000 M. für Materialprüfungen, 25000 M. als Zuschuß (letzte Rate) zur Wiederherstellung des ehem. kurfürstl. Schlosses in Mainz, 350000 M. als Beitrag zu den Kosten des deutschen Museums in München, 2 Mill. M. für Beschaffung usw. von Kleinwohnungen für Arbeiter und gering besoldete Beamte.

Der Etat des Reichsamtes des Inneren enthält ferner zwei Forderungen, in denen ebenfalls Kosten für Bauzwecke enthalten sein werden, nämlich 80000 M. als 1. Rate für die Beteiligung des Reiches an der internationalen Kunstausstellung in Rom 1911 und 575000 M. als letzte Rate zur Beteiligung an der internationalen Ausstellung in Brüssel 1910. Für die erstere Ausstellung soll ein eigener Pavillon gebaut werden (alle Länder stellen getrennt aus) und es stehen noch Mittel aus anderen Fonds zur Verfügung. In Brüssel wird ebenfalls Deutschland eine eigene, einheitlich zusammengefaßte Ausstellung bieten, die zus. 30000 qm überbaute Fläche umfassen wird. Den Mittelpunkt soll wieder ein deutsches Haus mit Repräsentationsräumen usw. abgeben, der Schwerpunkt wird aber in der Ausstellung der deutschen Maschinen-Industrie liegen, die in drei großen Hallen (Spezialmaschinen, landwirtschaftliche Maschinen, Kraftmaschinen mit Kesselhaus usw.) untergebracht und in eigener Kraft-Zentrale 20000 PS. liefern wird. Auch das Eisenbahnwesen, die Eisen- und Automobil-Industrie werden gut vertreten sein. Geplant ist ferner eine Ausstellung von Ingenieur-

werken, wie in Paris und St. Louis, an der sich auch die preuß. Wasserbauverwaltung beteiligen will. Der „Verein Deutscher Ingenieure“ hat die Leitung dieser Veranstaltung.

5. Reichsmarine. Ges.-Forderung 25,67 Mill. M., davon 9,86 im ordentlichen, 15,80 Mill. im außerordentlichen Etat. Davon entfallen rd. 20 Mill. M. auf die Bedürfnisse der Werften, 3,54 Mill. M. auf diejenigen der Garnisonverwaltung, 1,06 Mill. M. werden zu allgemeinen Grunderwerbszwecken ausgeworfen. Auf die baulichen Zwecke des Torpedowesens (hauptsächlich für die Werkstatt in Friedrichsort) entfallen 378000 M., auf die Lazarett-Verwaltung 240000 M., das Artilleriewesen (Geschoßmagazine) 219000 M., und schließlich 207000 M. auf die Befriedigung allgemeiner Schiffsverkehrsinteressen (Seezeichen, Lotsenboote usw.).

Unter den Aufgaben der Garnisonverwaltung finden sich 1,5 Mill. für Kasernenbauten (darunter eine 1. Rate von 400000 M. für den Bau einer Kaserne auf Helgoland), rd. 800000 M. für Schulbauten (darunter eine 1. Rate von 500000 M., Ges.-Summe 2,1 Mill., für eine Ingenieur- und Artillerie-Schule in Kiel). Die für die Bedürfnisse der Werften beantragten Summen verteilen sich wie folgt: Wilhelmshaven 10,34 Mill., Kiel 4,88 Mill., Danzig 300000 M., für gemeinsame Bedürfnisse 4,5 Mill. Der letztere Betrag ist als 3. Baurate für den Bau eines Hafens für kleine Fahrzeuge auf Helgoland (Ges.-Summe 30 Mill.) gefordert. Bei den Bauten in Kiel handelt es sich namentlich um Fortsetzung der Arbeiten am Bau des Schwimmdocks, in Wilhelmshaven um die Fortsetzung bezw. Fertigstellung der großen Erweiterungsarbeiten, die z. T. schon in diesem Jahr zu einem gewissen Abschluß gebracht worden sind. Für den Bau der 3 großen Trockendocks werden infolge veränderter Bauausführung 3,3 Mill. M. mehr erforderlich, davon jetzt 1,7 Mill. M.

6. Schutzgebiete. Ges.-Summe 25,71 Mill. M. im Hauptetat, dazu 5,5 Mill. M. im Nachtragsetat, die sich wie folgt verteilen: Südwestafrika 15,02 Mill. M. + 3,5 Mill. im Nachtrag, Kamerun 3,5 Mill., Togo 3,48 Mill., Ostafrika 2,73 Mill. + 2 Mill. M. im Nachtrag, Kiautschou 544000 M. (namentlich Hafenbau, Wasserversorgung, Kanalisation), Neu-Guinea mit dem Südsee-Insel-Bezirk 296150 M. (Hoch- und Wegebauten), Samoa 103700 M. (Hoch-, Wege- und Hafenbauten). Bei den Arbeiten in Togo handelt es sich in erster Linie um die Fortsetzung des Bahnbaues Lome-Atakpame (3. Rate 3,2 Mill.), sowie um Erschließungswege und Hochbauten verschiedener Art; in Ostafrika bildet gleichfalls der Bahnbau, d. h. die Fortführung der Usambara-Bahn bis zum Kilimandscharo (Ges.-Summe 13,5 Mill. + 0,5 Mill. für den Hafen von Tanga) und der Ausbau des Hafens von Tanga den Hauptanteil (2 Mill. M.) der Ausgaben; die im Nachtrag beantragte Summe von 2 Mill. M. ist ebenfalls für den letzteren Zweck bestimmt. Auch in Kamerun bilden die Bahnbauten die Hauptforderungen. Hier ent-

fallen 3 Mill. als 3. Rate auf den Bau der Eisenbahn von Duala an den mittleren Njong (früher als Endpunkt Widimenge bezeichnet). In Südwestafrika schließlich sind 1,02 Mill. für Hochbauten, Wege, Brücken usw. ausgeworfen, 17,5 Mill. M. dagegen für Eisenbahnzwecke. Es ist dem Reichstag eine besondere Denkschrift über diese Pläne zugegangen, die sich eingehend über die zu erwartenden wirtschaftlichen Vorteile verbreitet. Es bestehen z. Zt. in dieser Kolonie 3 Bahnlinien: im Süden die zunächst für militärische Zwecke mit Kapspur (1,067 m) erbaute Linie Lüderitzbucht—Keetmannshoop—Kalkfontein, die erhebliche Ersparnisse durch Verringerung der Kosten der Militärtransporte gebracht hat. Im nördlichen Teile besteht zwischen dem Hafen von Swakopmund über Karibib bis Windhuk eine ebenfalls staatliche, nach der Rinderpest von 1897 als Notbahn in ziemlich mangelhafter Weise mit 60 cm Spur erbaute Linie. Auf 190 km parallel zu dieser, d. h. von Swakopmund bis Karibib und weiter über Otavi nach Grootfontein verläuft die private Otavi-Minenbahn, deren Gesamtlänge einschl. der Zweigstation Karibib—Ongwati 671 km beträgt. Sie hat ebenfalls nur 60 cm Spur, ist aber kräftiger gebaut als die Staatsbahn und arbeitet unter wesentlich günstigeren Betriebsverhältnissen. Es ist nun der Erwerb der Otavi-Bahn ins Auge gefaßt, durch welchen ein Ausbau der Staatsstrecke Swakopmund—Karibib erspart würde, während das Mittelstück Karibib—Windhuk auf Kapspur umgebaut werden soll; Ges.-Kosten 11 Mill. M. Geplant ist ferner der Bau des Verbindungsstückes Windhuk—Keetmannshoop, also eine Nordsüdbahn von rd. 528 km Länge, einerseits mit Rücksicht auf die unsicheren Hafenverhältnisse von Swakopmund, andererseits zur Erschließung des inneren Landes mit seinen Farmländereien am Großen Fischfluß. Die Verbindungslinie, die ebenfalls Kapspur erhalten soll und einen Aufwand von rd. 40 Mill. M. erfordern würde, würde auch der Schlagfertigkeit der Schutztruppe zugute kommen und eine Verringerung derselben ermöglichen. Die Otavibahn nebst Zweigstrecken, für welche eine Höchstkaufsumme von rd. 25 Mill. M. aufgewendet werden soll (1. Rate 5 Mill. M.), würde zusammen mit der Nordsüdbahn dem Staatsbahnnetz einen Zuwachs von rd. 1200 km bringen. Die Otavibahn selbst soll der bisherigen Gesellschaft auf höchstens 50 Jahre wieder verpachtet werden und zwar unter solchen Bedingungen, daß aus den Reineinnahmen der Kolonie der Ankaufris, die Umbaukosten der Strecke Karibib—Windhuk und die Neubaukosten der Nordsüdbahn verzinst und getilgt und außerdem der neuen Strecke u. U. noch Betriebszuschüsse gewährt werden können. Die Kolonie wird also ohne Belastung des Reiches die Kosten für diese Pläne selbst aufbringen können, deren Durchführung einen Gesamtaufwand von 76 Mill. M. erfordern würde. Einschließlich des Nachtrags-Etats werden für den Umbau der Strecke Karibib—Windhuk und die Nordsüdbahn 12,5 Mill. M. für 1910 gefordert. —

Vermischtes.

Ehrendoktoren deutscher Technischer Hochschulen. Die Technische Hochschule zu Charlottenburg hat auf einstimmigen Antrag der Abteilung für Chemie und Hüttenkunde die Würde eines Dr.-Ingenieurs ehrenhalber an zwei um die Förderung der deutschen Eisen-Industrie verdiente Männer verliehen, nämlich: an den Generaldirektor F. Massenez in Wiesbaden in Anerkennung seiner geistreichen und erfolgreichen Mitarbeit bei der Einführung des Thomas-Verfahrens, ferner dem Generaldirektor G. Hilgenstock in Dahlhausen a. Ruhr für seine Verdienste um die wissenschaftliche und praktische Förderung der deutschen Eisenindustrie, namentlich hinsichtlich der weiteren Durchbildung des Thomas-Verfahrens und ausschlaggebender Verbesserungen in der Koksgewinnung. —

Wettbewerbe.

Einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für Grabsteine und Urnen aus einem keramischen Material oder aus Kunststein erläßt der „Verein für deutsches Kunstgewerbe“ im Auftrag des „Deutschen Vereins für Ton-, Zement- und Kalkindustrie“ in Berlin für dessen Ausstellung 1910 zu Berlin-Baumgartenweg zum 1. Febr. 1910. 3 Preise von 500, 300 und 200 M. Ankauf von 20 nicht preisgekrönten Entwürfen für je 50 M. vorbehalten. Unter den Preisrichtern die Hrn. Prof. Pet. Behrens in Neubabelsberg, Prof. Bruno Möhring in Berlin, Geh. Reg.-Rat Dr. H. Muthesius in Nikolassee, Prof. Franz Seeck in Steglitz und Prof. Aug. Vogel in Westend bei Berlin. —

Der Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein König-Albert-Museum in Zwickau, den wir bereits S. 616 ankündigen konnten, ist nunmehr mit Frist zum 20. Juni 1910 erlassen. Ergänzend sei bemerkt, daß zur Teilnahme nur die im Königreich Sachsen wohnenden Architekten be-

rechtigt sind. Eine Bedingung des Ausschreibens, die auffällt, lautet: „Ob und unter welchen Bedingungen andere, nicht preisgekrönte Entwürfe angekauft werden sollen, bleibt nach dem freien Ermessen des Rates der Stadt Zwickau einer zu treffenden Vereinbarung mit den Verfassern vorbehalten“. Wir denken, hier hätte doch in erster Linie das Preisgericht zu sprechen. Haben die Mitglieder des Preisgerichtes ihre Zustimmung zu dieser Stelle erklärt? Die Verfasser der preisgekrönten Entwürfe haben keinen Anspruch auf Uebertragung der Ausführung. Unterlagen durch das Stadtbauamt in Zwickau. —

Wettbewerb Rathaus Gleiwitz. Bei 123 Entwürfen errang den I. Preis von 8000 M. der des Hrn. H. M. Fritsche in Bremen. Der II. Preis von 5000 M. fiel dem Entwurf der Hrn. Jos. Scherer und Kasp. Schweinhuber in Berlin-Schöneberg zu; der III. Preis von 3000 M. dem Entwurf der Hrn. Hummel und Rothe in Cassel. Zum Ankauf wurden empfohlen die Entwürfe der Hrn. Willy Graf in Stuttgart, Ad. Philippi in Wiesbaden, Pet. Birkenholz in München, sowie F. E. Scholer und P. Bonatz in Stuttgart. —

Wettbewerb Bebauungsplan St. Nicola-Passau. Mitarbeiter des angekauften Entwurfes „Zinnober“ ist Hr. Stadtbauamts-Assistent W. Altendorf in Passau. —

Inhalt: Die Neubauten des großherzoglich badischen General-Landes-Archives, der Oberrechnungskammer und des Verwaltungsgerichtshofes in Karlsruhe. Der gegenwärtige Stand der Berliner Schnellverkehrsfragen. (Fortsetzung.) — Das Bauwesen im Deutschen Reichshaus. 1910. (Schluß.) — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Der Neubau des großherzoglich badischen General-Landesarchives in Karlsruhe.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



ER NEUBAU DES GROSSHERZOGL. BADI-
SCHEN GENERAL-LANDES-ARCHIVES IN
KARLSRUHE. * ARCHITEKT: PROFESSOR
FRIEDRICH RATZEL † IN KARLSRUHE. *
ANSICHT DES VERWALTUNGS-GERICHTS-
HOFES AN DER HILDA-PROMENADE. * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG

* * XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 100. * *



Ansicht des Magazinbaues an der Maximilian-Straße.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. NO. 100. BERLIN, 15. DEZEMBER 1909.

Die Neubauten des großherzoglich badischen General-Landes-Archives, der Oberrechnungskammer und des Verwaltungsgerichtshofes in Karlsruhe.

Architekten: Oberbaurat Adolf Hanser † und Professor Friedrich Ratzel † in Karlsruhe.

(Schluß.) Hierzu eine Bildbeilage, die Abbildungen Seite 688, 689 und 691, sowie die Bildbeilage und die Abbildungen zu No. 102.



Der Aufbau der glücklich gelagerten Baugruppe, das eigenste Werk Ratzel's, zeigt alle die Vorzüge der feinen Kunst dieses so früh verschiedenen Meisters. Es ist eine deutsche Spätrenaissance, die einen starken persönlichen Zug hat und nicht unmittelbar an vorhandene Vorbilder anknüpft, aber doch ausdrückt, daß der Künstler

Kunstformen etwa der Gebiete des mittleren Rheines zu selbständiger Neugestaltung in sich aufgenommen hatte. Sämtliche Architekturteile der Fassade sind aus rotem Mainsandstein erstellt, die Flächen wurden geputzt. An einigen Stellen der Fassaden wurde ornamentaler Stuck angetragen. In die Bildhauer-Arbeiten teilten sich die Bildhauer Metzger und Bauser in Karlsruhe.

In der künstlerischen Ausstattung des Inneren zeigt sich etwas mehr Zurückhaltung wie in der des Äußeren, wenn sich auch hier der dekorative Schmuck in bescheidenen Grenzen bewegt und nur auf ausgesuchte Hauptpunkte beschränkt ist. Denn es handelt sich ja in der Hauptsache um Verwaltungsgebäude. Die Vorplätze der Treppen, einzelne Räume im General-Landesarchiv, wie der Ausstellungssaal und der Benützersaal, ferner einzelne Zimmer in den Wohnungen haben Stuckdecken erhalten. Auch das Gewölbe des Familien-Archives des großherzoglichen Hauses wurde in dekorativer Weise mit Stuck geschmückt; mit ihm gehen

die eigens von Ratzel entworfenen Schränke aus Nußbaumholz, sowie die Beleuchtungskörper aus Duranametall und der Bodenbelag zusammen.

Ein kurzes Wort über das Magazin. Es besitzt in seinem Hauptteil 8 Geschosse, jedes 33,3 m lang und 13,8 m breit und durch einen 1,45 m breiten Mittelgang in zwei gleiche Hälften geteilt. Um die Last der Archiv-Bestände gleichmäßig auf die Decken zu verteilen und die Stützen nicht ungleichmäßig zu belasten, sind die Decken derjenigen Geschosse, die keine festen Zwischendecken erhalten haben, durch Hängewerke aufgehängt worden. Die festen Zwischendecken liegen zwischen dem 1. und 2., sowie zwischen dem 5. und 6. Geschoß. Das Kellergeschoß erhält sein Licht durch einen um das Magazin laufenden Lichtschacht. Das oberste Geschoß ist gegen das Dachgeschoß durch eine Eisenbetondecke abgeschlossen. Die Umfassungsmauern sind in reichem Maße durch Lichtöffnungen durchbrochen, die in den drei unteren Geschossen mit Drahtglas, in den folgenden mit Rohglas geschlossen wurden. Die Fensterrahmen bestehen aus Eisen.

Zur Aufnahme der Bestände dienen in jedem Stockwerk 58 Aktengestelle, in der Regel zwei zu einem Doppelgestell zusammengefaßt. Die Höhe des einzelnen Gestelles beträgt 2,32 m, seine Länge 5,5 m, die Gänge zwischen den Gestellen haben 1,25 m Breite. Jedes Gestell hat 5 Regale, deren Gesamtzahl 290 beträgt. Von den 8 Geschossen sind 7 belegt, das achte dient als Reserve. Zur Beleuchtung des Magazines dient Elektrizität; zur

Ableuchtung der Aktengestelle werden tragbare, durch Drahtkörbe geschützte Glühbirnen verwendet. Um Gefahr durch Kurzschluß zu vermeiden, sind die Leitungsdrähte in gußeisernen, an den Gangdecken hinziehenden Röhren verlegt worden. Die Heizkörper der Niederdruck-Dampfheizung haben im zweiten und sechsten Geschöß Aufstellung gefunden und lassen auch in strengen Wintern die Temperatur nicht unter 10° C. sinken. Von der Einführung von Hydranten in die Magazine wurde der geringen Feuersgefahr wegen abgesehen,

doch wurde in dem im Westflügel des Vorbaues untergebrachten Treppenhouse in jedem Stockwerk ein Hydrant angebracht.

Die Bauten wurden im Spätjahr 1901 begonnen und im Frühjahr 1905 bezogen. Die gesamten Baukosten betrugen einschließlich der Summe für ein photographisches Atelier für die Zwecke des Archives und einschließlich des Betrages für die innere Einrichtung, namentlich die Aktengestelle, 1 405 400 M., oder für 1 cbm umbauten Raumes durchschnittlich 20 M. —

Der gegenwärtige Stand der Berliner Schnellverkehrsfragen. (Schluß.)

V. Schlußbetrachtungen.

Die in Groß-Berlin im Betrieb befindlichen, im Bau begriffenen, genehmigten, zur Genehmigung eingereichten und geplanten Schnellbahnlinien sind in dem Uebersichtsplan S. 639 No. 93 und in Zahlentafel VI zusammengestellt. Nach ihrer Vollendung würde das Berliner Schnellbahnnetz eine Länge von rd. 100 km umfassen und es würde ein Kapital von schätzungsweise 520 Mill. M. in Schnellbahnwerten angelegt sein. Um dieses Kapital zu verzinsen, müßte mit einem Jahresverkehr von 520 Mill. Reisenden gerechnet werden. In Zahlentafel VII sind die Reisen auf den öffentlichen Verkehrsmitteln Groß-Berlins zusammengestellt: diese Zahlen stammen allerdings noch aus dem Jahre 1905. Sie zeigen aber, daß sich der heutige Verkehr Groß-Berlins verdoppeln muß, um das geplante Schnellbahnnetz lebensfähig zu machen, unter der Voraussetzung, daß sich der gesamte Verkehrszuwachs der Schnellbahn zuwendet, was natürlich nicht ganz der Fall sein wird. Berücksichtigt man, daß der Verkehr von 1905 zu 1906 von 690 auf 750 Millionen Reisende, d. h. um etwa 8,6 % gestiegen ist, so würde, wenn der Verkehr in gleichem Verhältnis weiter wächst, die zu erwartende Verkehrsverdoppelung in etwa 8 Jahren, d. h. im Jahre 1913, eintreten. Diese Betrachtungen beweisen, wie groß das Bedürfnis

nach Schnellbahnen in Groß-Berlin ist und daß bei dem jetzigen langsamen Tempo, mit dem sich der Bau von Schnellbahnen innerhalb der Stadt Berlin abwickelt, der Bau dem Verkehrsbedürfnis stets weit nacheilen wird. Dies sind natürlich günstige Aussichten für die Rentabilität der geplanten Schnellbahn, ungünstige Aussichten vom Standpunkt der Hebung der bestehenden und zu erwartenden Verkehrsnot.

Mit den auf dem Uebersichtsplan dargestellten Linien ist natürlich die Zahl der möglichen und notwendigen

VII. Zahl der Reisenden auf den öffentlichen Verkehrsmitteln Groß-Berlins im Jahre 1905: Einwohnerzahl Groß-Berlins: 2,902 Millionen.

Beförderte Personen auf:	Gesamtzahl Millionen	Fahrten auf den Kopf der Bevölkerung
Straßenbahnen	419	149
Omnibuslinien	111	39
Stadt- und Ringbahn (Orts- Verkehr)	125	44
Hoch- und Untergrundbahn	35	13
Reisende auf öffentlichen Ver- kehrsmitteln	690	245

VI. Zusammenstellung der im Betrieb befindlichen, im Bau begriffenen, genehmigten, zur Genehmigung eingereichten und geplanten Schnellbahnlinien.

Bezeichnung der Bahn	Strecken- länge km	Zahl der (neuen) Stationen	Mittlere Stations- Entfernung m	Baukosten der Bahn Mill. M.	Baukosten mit Kraftwerk, Betriebsstätten und Betriebsmitteln Mill. M.	Baukosten für das km Mill. M.
A. Im Betrieb befindlich:						
1. Hoch- und Untergrundbahn	17,8	23	780	60	68	3,8
B. Im Bau begriffen:						
2. Schöneberger Untergrundbahn (Nollendorf-Platz—Haupt-Strasse)	2,9	5	725	12	14	4,7
3. Wilmersdorfer Untergrundbahn (Nürnberg-Platz—Rastatter-Platz)	4,3	5	865	18	21	5,0
4. Spittelmarkt—Schönhauser-Allee	5,1	7	730	geschätzt 25	geschätzt 29	5,7
C. Genehmigt:						
5. Strecke Wittenberg-Platz—Nürnberg-Platz	1,4	1	970	9	10	7,3
6. Reichskanzler-Platz—Rennbahn	2,0	2	910	3,3	5	2,5
7. Dahlemer Bahn	3,1	3	905	1,2	3	1,0
8. Städtische Nord-Süd-Bahn (Seestraße—Kreuzberg)	8,6	14	630	44	51	5,9
D. Eingereicht:						
9. Verstärkungslinie der Hochbahn (Gleisdreieck—Wittenberg-Platz)	2,4	3	730	12	12	5,0
10. Erweiterungslinie der Hochbahn (Alexander-Platz—Frankfurter- Allee)	5,0	6	730	17	21	4,2
11. Schwebebahn (Gesundbrunnen—Rixdorf)	12,0	15	850	30	40	3,3
12. Städtische Ost-West-Bahn (Moabit—Rixdorf)	12,5	16	800	65	75	6,0
E. Geplant:						
13. Nord-Süd-Stadtbahn (Wannsee-Bahnhof—Stettiner-Bhf.)	4,2	3	1000	37	40	9,7
14. Verläng. der Schöneberger Bahn (Nollendorf-Platz—Behren-Strasse)	3,2	5	640	16,5	19	6,0
15. Erweiterungslinie der Hochbahn (Alexander-Platz—Stettiner-Bahn- hof—Viktoria-Luise-Platz)	8,0	8	800	42	48	6,0
16. Desgleichen (Weißensee—Schöneberg)	11,1	14	760	58	67	6,0
Summe:	103,6	130	—	450	523	5,1

Bemerkung: Die Angaben über die Baukosten verstehen sich in der Regel einschl. Grunderwerb; wo die Baukosten noch nicht feststehen, wurden sie geschätzt.

Für Kraftwerke, Betriebsstätten und Betriebsmittel wurden bei der Dahlemer Bahn 0,5 Mill. M., sonst durchweg 0,8 Mill. M. für 1 km eingesetzt.

Schnellverkehrs-Verbindungen innerhalb Groß-Berlins noch nicht erschöpft. So z. B. vermißt man eine Linie von Moabit durch das Hansa-Viertel und den Tiergarten nach

Weiterführung durch die Herrmann-Straße nach Britz. Auch wird man sich die Fortführung der Oststrecke der Hochbahn von der Warschauerbrücke durch die Petersbur-

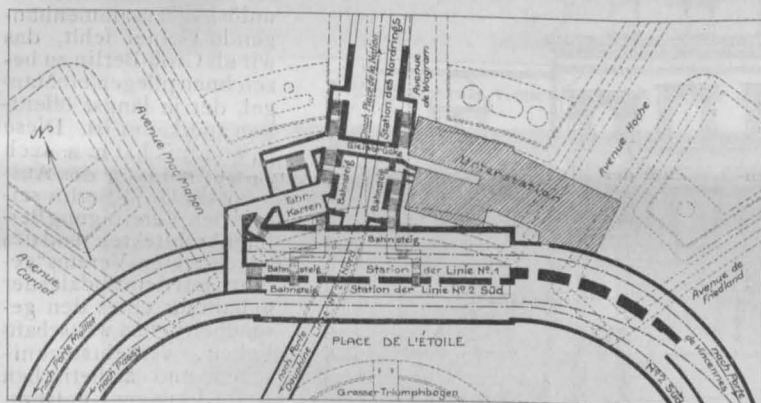
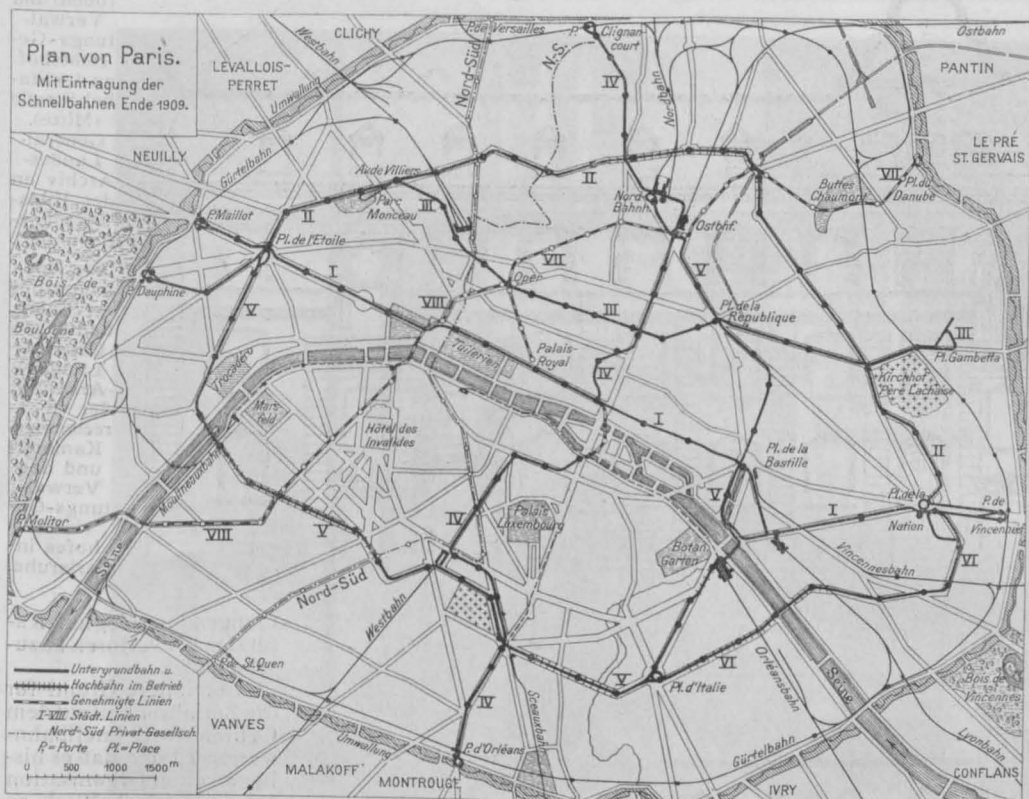


Abbildung 27. Umsteigebahnhof an der Place de l'Etoile.

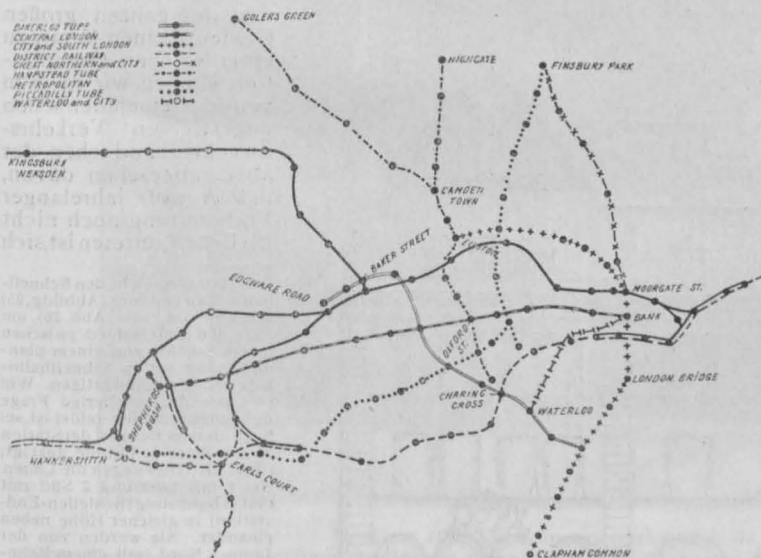


Abbildung 25. Untergrundbahnnetz in London.

dem Potsdamer-Platz durch die Königgrätzer-Straße am Anhalter Bahnhof vorbei nach dem Halleschen Tor und von da nach dem Herrmann-Platz in Rixdorf, mit etwaiger

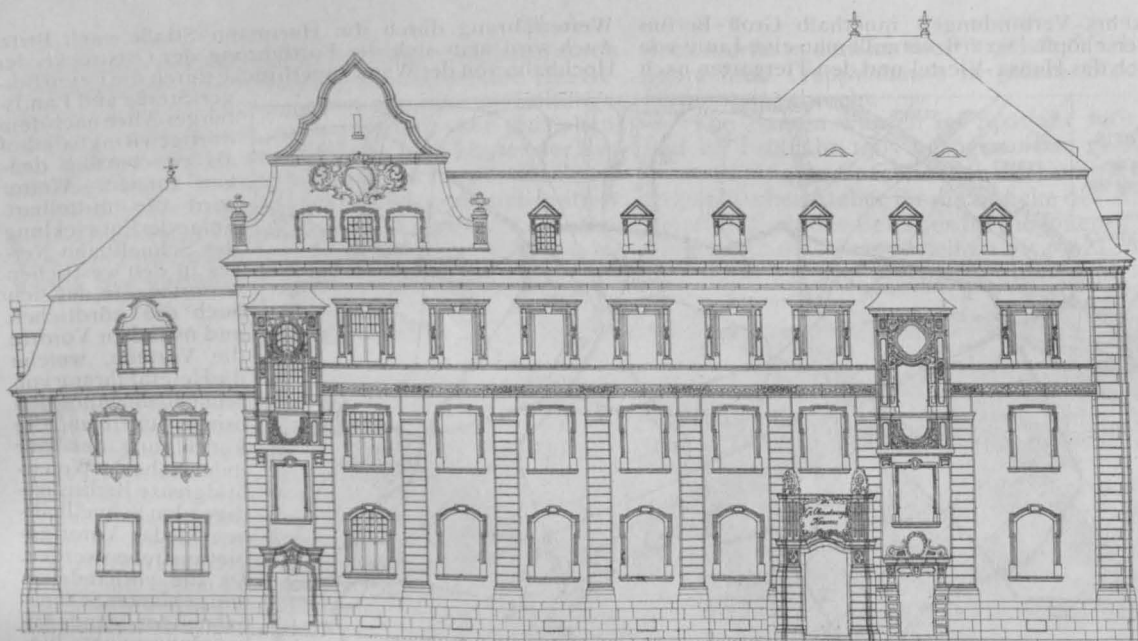
nen Verkehrs-Gesellschaften dazugeführt hat, daß kaum eine der Schnellbahn-Unternehmungen genügend Rente abwirft und ein großer Teil des in Schnellbahn-Unterneh-

Abbildung 26. Städtische Schnellbahn in Paris.

Erklärung zu der
Linienbezeichnung in
Abbildung 26.

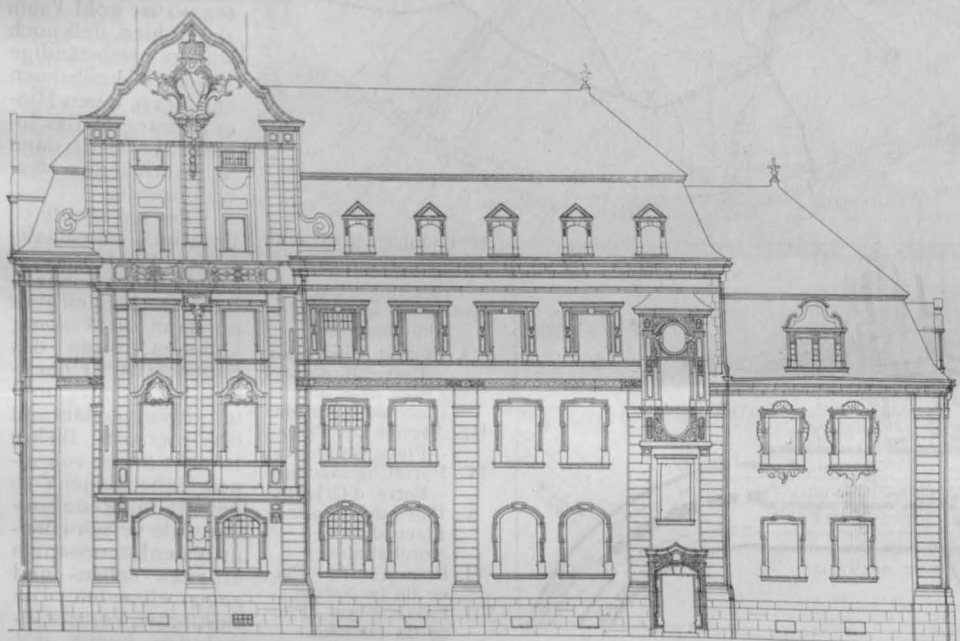
- I. Portede Vincennes
—Porte Maillot.
- II. Porte Dauphine—
Place de la Nation.
- III. Avenue de Villers
—Place Gambetta.
- IV. PorteClignancourt
—Porte d'Orléans.
- V. Place de l'Etoile—
Place d'Italie—
Nordbahnhof.
- VI. Place d'Italie—Pla-
ce de la Nation.
- VII. Palais Royal—Pla-
ce du Danube.
- VIII. Oper — Auteuil
(Boulevard Murat).

sellschaft in Streit, und jede Gemeinde treibt ihre eigene Politik. Auch das Landwirtschafts-Ministerium tritt als Großgrundbesitzer in Dählem mit eigenen Vorschlägen auf den Plan. Die Stadt Berlin ist auf dem Gebiete des Schnellbahnwesens jahrelang nicht vorwärts gekommen und hat viel kostbare Zeit verloren, die nicht wieder einzuholen ist, und wir haben jetzt das bedauerliche Schauspiel, daß sich Stadt und Straßenbahn-Gesellschaft gegenseitig an der Herstellung von Schnellbahnen zu hindern suchen. Im Osten der Stadt kämpft die „Continental-Gesellschaft für elektrische Unternehmungen“ mit der „Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft“ um die Konzessionierung derselben Linie, kurz, überall Kampf um eigene Interessen, nirgends ein Zusammengehen zu einheitlichem Ziel. Die dem Eisenbahnminister auf Grund des Kleinbahngesetzes zustehende Macht ist zu gering, um ein planmäßiges Vorgehen zu veranlassen; er muß sich darauf beschränken, die ärgsten Schäden des Konkurrenzkampfes abzuwenden. Wenn die Verhältnisse sich so weiter entwickeln, nähern wir uns den Zuständen Londons, wo schrankenloser Wettbewerb der verschiede-



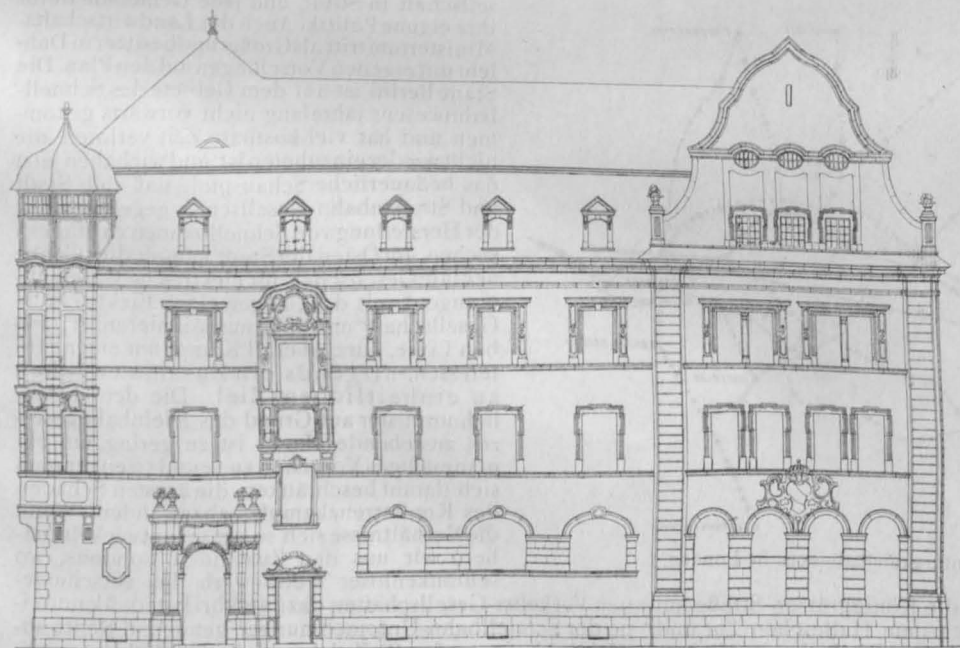
Oberrech-
nungs-
Kammer
(oben) und
Verwal-
tungs-Ge-
richtshof
an der Stä-
bel-Strasse
(Mitte).
General-
Landes-
Archiv an
der Hilda-
Promena-
de (unten).

Die Neu-
bauten des
großherz.
badischen
General-
Landes-
Archives,
der Ober-
rechnungs-
Kammer/
und des
Verwal-
tungs-Ge-
richts-
hofes in
Karlsruhe.



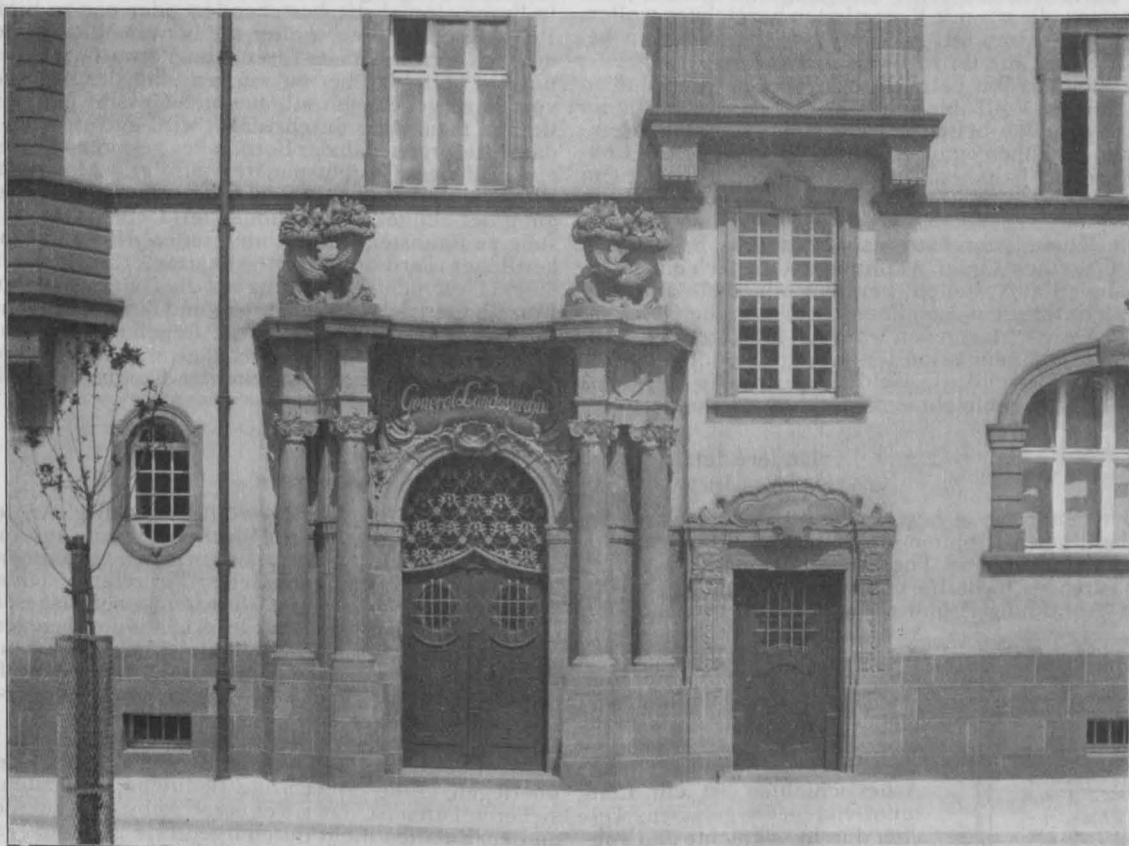
mungen angelegten Ka-
pitales als verloren anzu-
sehen ist*).

Der innere Grund für
die Zerfahrenheit auf dem
Gebiete des Schnellbahn-
wesens ist der, daß es bis-
her an einer Organisation
für das wirtschaftlich so
unlösbar zusammenhän-
gende Gebiet fehlt, das
wir als Groß-Berlin zu be-
zeichnen pflegen, ein Man-
gel, der ja längst öffent-
lich anerkannt ist. Diese
Erkenntnis hat u. a. auch
zu der Bildung des Aus-
schusses Groß-Berlin sei-
tens der „Vereinigung Ber-
liner Architekten“ und des
„Architekten-Vereins“ ge-
führt, mit dem Endziel der
Schaffung eines den ge-
sundheitlichen, wirtschaft-
lichen, verkehrstechni-
schen und ästhetischen
Anforderungen entspre-
chenden Grundlinienplan-
es für die weitere Bebau-
ung des ganzen großen
Gebietes. Einen Ansatz zu
einer solchen Organisa-
tion können wir in dem
von den Gemeinden schon
angestrebten Verkehrs-
Zweckverband sehen, der
aber, abgesehen davon,
daß er trotz jahrelanger
Vorbereitung noch nicht
ins Leben getreten ist, sich

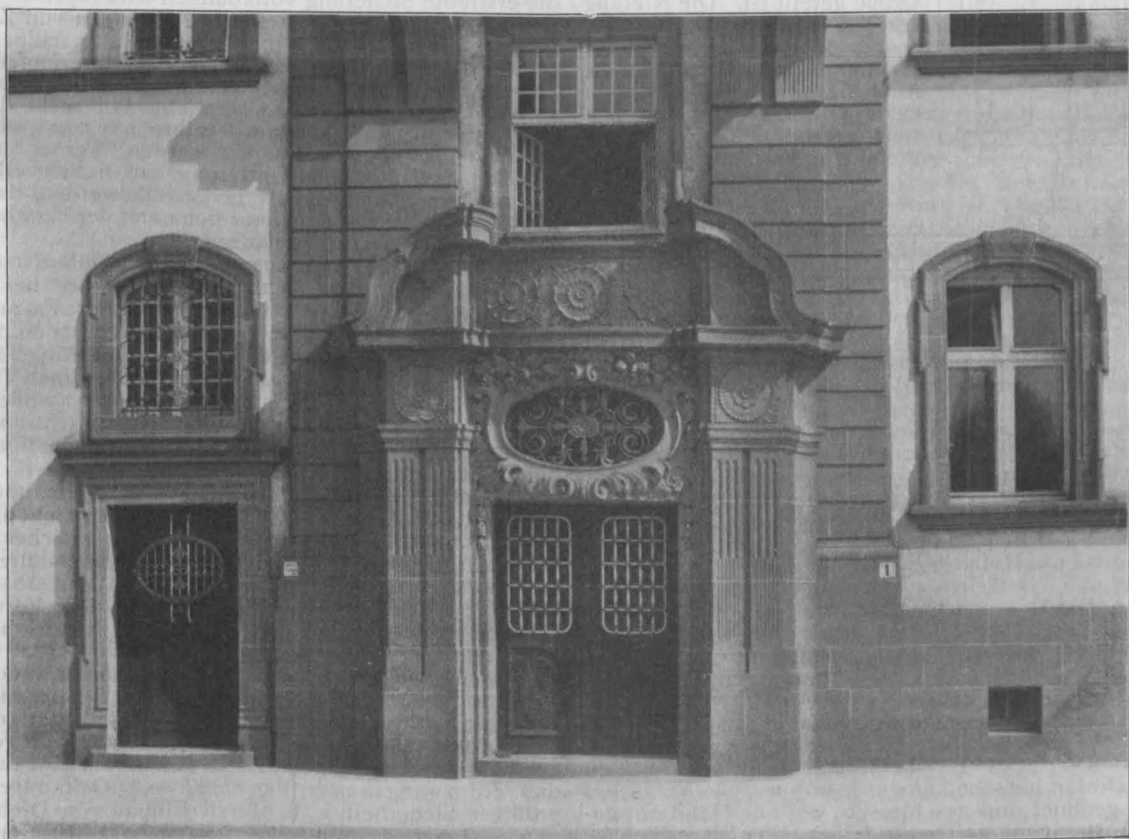


*) Man vergleiche den Schnell-
bahn-Plan Londons (Abbildg. 25)
mit dem von Paris (Abb. 26), um
sich den Unterschied zwischen
einem planlos und einem plan-
mäßig angelegten Schnellbahn-
netz zu vergegenwärtigen. Wie
in Paris die schwierige Frage
der Umsteigelinien gelöst ist, sei
noch an dem Beispiel der Station
an der Place de l'Etoile gezeigt.
(Abb. 27.) Hier liegen die Linien
No. 1 mit zwei und 2 Süd mit
einem Bahnsteig (Schleifen-End-
station) in gleicher Höhe neben
einander. Sie werden von der
Linie 2 Nord (mit einem Bahn-
steig) unterfahren. Man kann be-
liebigen von einer Linie zur ande-
ren ohne Berührung der Straße
und ohne Lösung einer neuen
Fahrkarte umsteigen, aber auch
von jedem Bahnsteig ins Freie
gelangen. —

auf das Straßenbahnwesen beschränkt und also gerade da Tätigkeit über mehrere politische Gemeinden erstreckt. versagt, wo er augenblicklich am nötigsten wäre, nämlich An eine Ausschaltung der Gemeinden wird man bei uns bei den stadteigenen Schnellbahnen. nicht denken; ohne eine gewisse Beschränkung ihres Selbst-



Eingang zum General-Landes-Archiv an der Hilda-Promenade.



Eingang zum Verwaltungs-Gerichtshof an der Hilda-Promenade.

Die Neubauten des großherz. badischen General-Landes-Archives, der Oberrechnungskammer und des Verwaltungs-Gerichtshofes in Karlsruhe. Architekten: Ob.-Brt. Adolf Hanser † und Prof. Friedrich Ratzel † in Karlsruhe.

In Amerika ist man unter ähnlichen Verhältnissen radikal vorgegangen; es sei nur erinnert an die „Boston Transit Commission“, eine rein staatliche Behörde, die ihre

bestimmungsgerechte in diesen Fragen ist aber eine der Allgemeinheit dienliche Lösung nicht herbeizuführen. Nur eine mit weitgehenden Machtvollkommenheiten ausge-

stattete besondere, über den Einzel-Gemeinden stehende Instanz, der also staatliche Funktionen beigelegt werden müßten, kann hier durchgreifen. Es kann nicht Gegenstand unserer Betrachtungen sein, Vorschläge zu machen, wie diese Instanz, die wir mit Kommission bezeichnen wollen, zusammen zu setzen ist, es sollen nur die Aufgaben betrachtet werden, die ihr zuweisen wären.

Die Kommission hätte die Aufgabe, im Anschluß an das bestehende Vollbahn-Schnellbahnnetz und an die im Betrieb und im Bau befindlichen und genehmigten Kleinbahn-Schnellbahnen einen einheitlichen Plan für ein Groß-Berliner Schnellbahnnetz auszuarbeiten und zu diesem Zweck Anträge von Interessenten auf Erbauung von Schnellbahnen anzunehmen und als Material zu verwenden. Die Kommission hätte dann weiter die Bauwürdigkeit der einzelnen Linien zu prüfen und danach einen Gesamt-Bauplan aufzustellen, bei dem allgemein an Stelle von Sonderinteressen vor allem wirtschaftliche Gesichtspunkte den Ausschlag geben würden. Es wäre nicht notwendig, daß die Kommission den Bau der einzelnen Schnellbahnlinien selbst und die Geldbeschaffung in die Hand nimmt. Sie hätte vielmehr zunächst festzustellen, für wel-

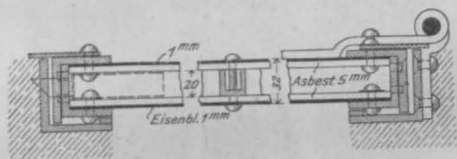
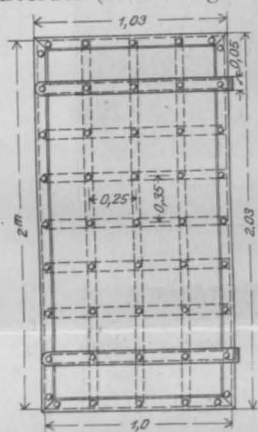
che Linien Bau- und Betriebs-Zuschüsse seitens der Anlieger zu erwarten wären und hiernach den Bau und Betrieb der einzelnen Linien den betreffenden Hauptinteressenten zu übergeben. Als solche Interessenten kämen in Frage einmal die bestehenden oder neu zu bildenden Privatgesellschaften, weiter die betreffenden Gemeinden und drittens die Staats-Eisenbahn-Verwaltung. Die Kommission hätte darüber zu wachen, daß der Bau nach den von ihnen gegebenen allgemeinen Gesichtspunkten richtig und planmäßig durchgeführt wird und sie hätte ferner dafür zu sorgen, daß der Betrieb des gesamten Netzes nach einheitlichen Gesichtspunkten erfolgt. Als solche einheitliche Gesichtspunkte wären anzuführen: Zusammenlegung der Schnellbahnstationen mit Uebergang von Bahnsteig zu Bahnsteig, Ineinandergreifen der Fahrpläne, einheitlicher Tarif mit Umsteigekarten. Im übrigen wäre jedem Unternehmer in bezug auf die Geldbeschaffung, die Einzelheiten der Bauausführung und Betriebsführung volle Freiheit zu lassen, während die Regelung der kleingehörtlichen Zustimmungsverträge wie alles mehrere Interessenten Berührende Sache der Kommission wäre. —

X.

Neuere feuersichere Türkonstruktionen.

Vom kgl. Bauinspektor V. Wendt in Berlin. (Schluß aus No. 96.)

Außer den in Nr. 96 beschriebenen, vom Minister der öffentlichen Arbeiten in den Verordnungen für Geschäftshäuser und Theater usw. namentlich aufgeführten Türen ist in Berlin noch die Tür von Gruhle in Dresden (Abbildung 11 und 12), als gleichwertig mit den vorstehend besprochenen Türkonstruktionen allgemein zugelassen worden. Sie besteht aus 2 äußeren 1 mm starken Eisenblechen, deren Innenseite mit je einer 5 mm starken Asbestschicht abgedeckt ist. Zwischen diesen Asbestschichten ist ein Luft-raum von 20 mm gelassen, welcher durch senkrechte und wagrechte Eisenstege in einzelne Luftkammern von etwa 25—35 cm Größe geteilt ist. Die Nietung der Tür erfolgt auf diesen Stegen, welche also gleichzeitig zur inneren Versteifung dienen. Auch diese Tür hat sich bei einer in der Dresdener Versuchs-Anstalt vorgenommenen Brandprobe gut bewährt. Es wurde



Abbildungen 11 und 12.

Feuersichere Tür von Gruhle in Dresden.

damit die Ueberlegenheit der ersteren Konstruktion über die zweite durch Augenschein festgestellt werden konnte. Die Buchenholztür war aus 30 mm starkem Holz gefertigt und auf beiden Seiten mit 1,25 mm starkem Eisenblech beschlagen. Das Blech war an den Kanten umgebörtelt und mit Nägeln auf den Längs- und Stirnseiten der Tür befestigt, sodaß das Holz von allen Seiten mit Eisen umhüllt war. Auf den Türflächen war das Blech ebenfalls nur aufgenagelt. Das Feuer wirkte 50 Minuten lang auf die Türen ein, die erzielte Höchst-Temperatur betrug 1000—1100°C. Ein Durchbrechen der Flammen fand bei der Gruhle'schen Tür weder im Falz noch in den Türfüllungen statt, dagegen schlugen bei der Eisen-Holztür in 4 Minuten nach Beginn der Feuer-Einwirkung die Flammen in der rechten oberen Ecke zwischen Tür und Falz durch. Nach weiteren 17 Minuten geriet die Eisen-Holztür am oberen Ende in Brand. Die Gruhle'sche Tür wurde während des Versuches viermal geöffnet und geschlossen, was von Hand mit geringer Anstrengung geschehen konnte. Die Eisen-Holztür wurde während des Versuches geschlossen gehalten. Sie konnte nach dem Ablöschen mit Wasser mit einiger Kraftanstrengung geöffnet werden. Beide Türen wurden nach 47 Minuten intensivster Feuer-Einwirkung durch einen Wasserstrahl abgekühlt. Es zeigte die innere Blechbekleidung der Gruhle'schen Tür zwischen den Köpfen der durchgehenden Schrauben geringe Aufbeulungen. Bei der Eisen-Holztür dagegen war das innere Blech über die ganze

Fläche der Füllung stark gewölbt und wellig. An der oberen rechten Ecke klappte die Blechbekleidung auseinander. Beide Türen wurden dann auseinander genommen. Die Asbesteinlagen der Gruhle'schen Tür zeigten sich auf der Feuerseite wenig verändert, sie waren nur etwas geschwärzt und mürbe geworden. Auf der Außenseite dagegen zeigten sie sich unversehrt. Die Holzfüllung der Eisen-Holztür war bis auf einzelne Teile in der unteren Hälfte der Tür verkohlt, die Bleche selbst waren mit Holzteer-Rückständen beschlagen. —

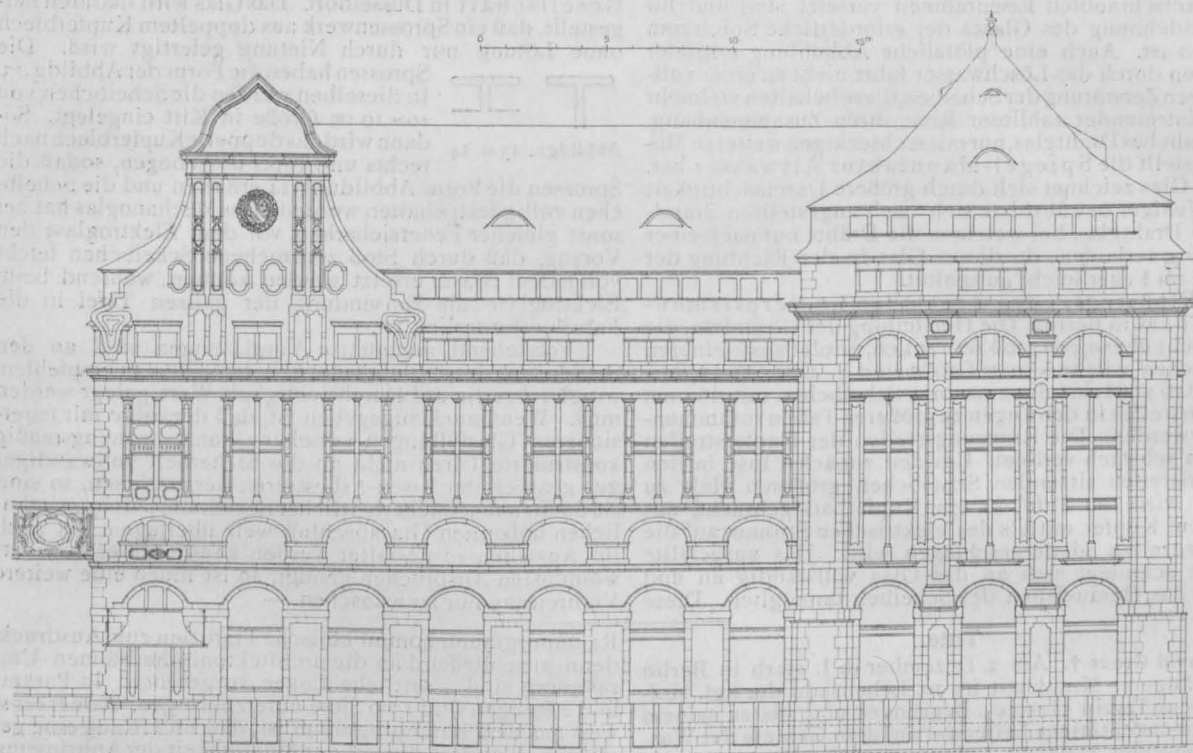
Die besprochenen Asbest-Eisentüren sind den Eisen-Holztüren an Widerstandsfähigkeit im Feuer bedeutend überlegen. Eine notwendige Bedingung bei allen feuersicheren Türen ist, daß sie dauernd selbsttätig zufallen und an dem Zufallen nicht durch irgendwiegartete Feststell-Vorrichtungen gehindert werden. Denn wenn die Türen im Falle eines Brandes offen ständen, so wäre selbstredend die erstrebte Sicherung vollkommen wirkungslos. Dieser Forderung wird meistens durch Anbringen von Zuwerf-federn genügt. Da aber die Türen im allgemeinen sehr schwer sind und durch die starken Erschütterungen beim Zuwerfen leicht Beschädigungen an den Wänden hervorgerufen werden können, so empfiehlt sich mehr die Anbringung eines Türschließers bewährten Systems, wodurch die Erschütterungen vermieden werden. Ferner ist noch eine selbstverständliche Forderung, daß die Schwellen der feuersicheren Türen massiv hergestellt werden, da sonst der Fall eintritt, daß das Feuer sich unter der Tür hindurch auf die andere Seite fortpflanzen kann.

Zweiflügelige Türen feuersicher herzustellen ist schwieriger, als einflügelige, da die Rauchsicherheit bei ihnen nicht so zu erreichen ist, wie bei in 5 cm breite Falze schlagenden einflügeligen Türen. Die Schlagleiste bildet bei zweiflügeligen Türen stets einen schwachen Punkt. Neuerdings sind Brandproben mit einer zweiflügeligen Tür von König, Kücken & Co. angestellt worden, wobei günstige Ergebnisse erzielt sein sollen. Hierzu tritt noch der Umstand, daß bei Panikfällen beide Flügel geöffnet werden. Wenn dann der sonst feststehende Flügel zufällig zuletzt zufällt, so ist ein dichter Schluß überhaupt nicht erreichbar. Auch sollen zweiflügelige Türen nicht über 2 m breit gemacht werden, wenn sie noch als feuersicher gelten sollen. Ähnliche Bedenken gelten für Schiebetüren. Ihr Mechanismus ist recht empfindlich; auch sind sie schwer rauchdicht herzustellen. Ferner sind sie dem Verwerfen leichter ausgesetzt, da sie nicht durch Bänder an den Langseiten gehalten werden.

Bei allen feuersicheren Türkonstruktionen ist der Umstand bedenklich, daß das zwangsweise Schließen nicht gewährleistet ist. Nur zu oft sind die selbsttätigen Zuwerfvorrichtungen nicht wirksam. Hier wäre ein gegebenes Feld für Erfindungen. Es sei nur darauf hingewiesen, daß ein zwangsweiser Verschluss von Oeffnungen mit größerer Sicherheit z. B. durch Einbau von Drehtüren, deren Flügel und Seitenwände feuersicher konstruiert sind, erzielt werden kann. Denn bei ihnen ist tatsächlich die Sicherheit gegeben, daß die Oeffnung immer verschlossen ist. Ein anderes Mittel ist in einer Art Schleusenanlage zu suchen, d. h. es werden Vorräume angeordnet, welche durch 2 feuersichere Türen verschlossen sind. Dieselben sind am besten in ein derartiges Abhängigkeitsverhältnis von einander zu bringen, daß eine Tür stets geschlossen sein muß, bevor die andere Tür sich öffnen läßt. Erst der-

artige Konstruktionen würden etwa gleichwertig mit einer feuerfesten Wand ohne Oeffnungen zu schätzen sein. Gewöhnliche feuersichere Türen, auch wenn sie gut konstruiert

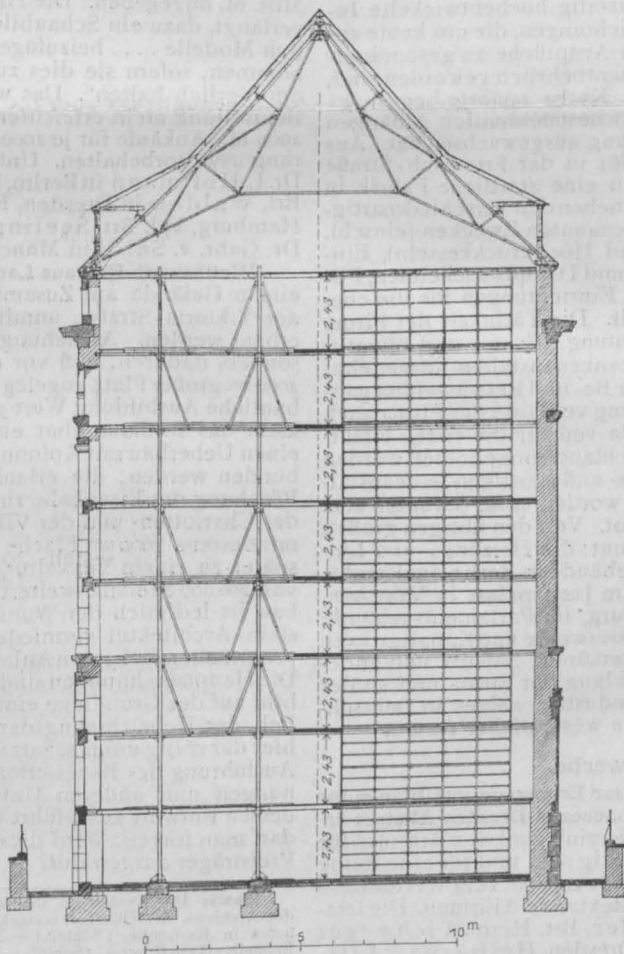
mit. Es ist wünschenswert, daß die Treppe stets übersehen werden kann, ohne daß die Tür geöffnet wird. Es kann dann z. B. bei eintretender Unpassierbarkeit der Treppe



Die Neubauten des großherz. badischen General-Landes-Archives, der Oberrechnungskammer und des Verwaltungs-Gerichtshofes in Karlsruhe. Architekt: Prof. Friedrich Ratzel † in Karlsruhe.

sind, sind immer gefährliche Punkte bei Brandgefahr. Die Frage, ob ordnungsmäßig konstruierte feuersichere Türen des besseren Aussehens halber noch mit Holzfournieren oder anderweitigen Bekleidungen belegt werden können, ist dahin zu beantworten, daß derartige Bekleidungen, auch wenn sie brennbar sind, wohl zulässig sind, sofern sie nicht durch den Türfalz hindurch bis auf die andere Seite geführt werden. Der Falz selber muß stets aus unverbrennlichem Material, am besten Eisen auf Eisen, bestehen. Eine derartige aufgelegte Holzbekleidung wird die Tür der unmittelbaren Flammeneinwirkung für eine ganze Weile entziehen. Andererseits ist die von der aufgelegten Holzbekleidung beim Verbrennen entwickelte Hitze im Vergleich zu der bei jedem einigermaßen heftigen Brande auftretenden Hitze derartig belanglos, daß nicht wohl von einer Verschlechterung der Haltbarkeit der feuersicheren Tür infolge Auflegens von Holzfournieren u. dergl. gesprochen werden kann.

Sehr häufig machen es Gründe der Verkehrssicherheit und der Uebersichtlichkeit wünschenswert, daß feuersichere Türen durchsichtig hergestellt werden. So wird z. B. in Berlin die feuersichere Herstellung der von Fabrik- und Geschäftsräumen nach den Treppen führenden Türen gefordert. Aus vielen Gründen ist es aber wünschenswert, daß die Treppe, ohne daß die Tür geöffnet wird, sichtbar ist. Auch feuerpolizeiliche Interessen sprechen hier



Ansicht des Magazinbaues an der Maximilian-Strasse und Schnitt durch das Landes-Archiv.

infolge Rauches und Feuers bei Durchsichtigkeit der Tür dies festgestellt werden, ohne daß Personen dem Rauch und den Flammen unmittelbar ausgesetzt sind. Ähnliche Erwägungen sprechen bei Aufzugstüren mit, bei welchen auch das Erkennen des Standes der Aufzüge von Wert ist. Die Durchsichtigkeit bei feuersicheren Türen kann durch Einsetzen von Füllungen aus feuersicherem Glase erreicht werden. Es seien hier kurz diejenigen Glassorten angeführt, welche als feuersicher anzusprechen sind, die demnach als Verglasungen in feuersicheren Türen in Betracht kommen:

1. Das Siemens-Drahtglas der A.-G. für Glas-Industrie in Dresden und das ganz ähnliche Drahtglas der Gerresheimer Glas-hüttenwerke in Gerresheim. Das Glas besteht aus mindestens 5 mm starkem Hartglase, in welches ein Drahtgeflecht aus quadratischen Maschen mit verschiedenen Drahtstärken und Maschenweiten bei noch weichem Zustande des Glases eingewalzt ist. Das Aussehen des Glases ist wenig ansprechend, da das Drahtgewebe sich leicht verschiebt, daher Unregelmäßigkeiten in der Lagerung nicht zu vermeiden sind. Außerdem setzen sich an den Drähten Luftblasen an, welche recht störend sind. Die Glasober-

flächen sind unregelmäßig. Erst in neuester Zeit ist man dazu übergegangen, die Glasflächen zu polieren, wodurch eine erhebliche Verbesserung erreicht wird. Die

Widerstandsfähigkeit im Feuer ist nach allen gemachten Erfahrungen eine recht bedeutende, sofern die Scheiben nicht in Kitt, sondern zwischen starken mit einander verschraubten Eisenrahmen versetzt sind und für die Ausdehnung des Glases der erforderliche Spielraum gelassen ist. Auch eine plötzliche Abkühlung erhitzter Scheiben durch das Löschwasser führt nicht zu einer vollständigen Zerstörung der Scheiben, diese behalten vielmehr trotz eintretender zahlloser Risse ihren Zusammenhang. Ein ähnliches Drahtglas, nur mit sechseckigen weiteren Maschen, stellt die Spiegel-Manufaktur Altwasser her. Dieses Glas zeichnet sich durch größere Durchsichtigkeit aus. Weniger bewährt hat sich nach angestellten Brandproben Drahtglas, bei welchem die Drähte nur nach einer Richtung verlaufen, da dieses Glas in der Richtung der Drähte im Feuer leicht aufspaltet.

2. Elektrogas des deutschen Luxferprismen-Syndikats in Berlin. Die Herstellung der Glastafeln, die aber nicht über 0,5 m groß sein sollen, erfolgt aus kleineren Scheibchen von 10×10 cm Größe und 3—6 mm Stärke derartig, daß zunächst die einzelnen Scheibchen mit dünnen Kupferstreifen in den Fugen zu größeren Tafeln zusammengefügt werden. Die Kreuzungsstellen der Kupferstreifen werden schwach verlötet. Um den zunächst lose in den Kupferstreifen sitzenden Scheibchen größeren Halt zu geben, wird die Tafel in ein Kupferbad gebracht, aus welchem Kupfer mittels des elektrischen Stromes auf die Kupferstreifen niedergeschlagen wird. Das ausgefällte Kupfer schmiegt sich an das Glas vollständig an und macht das Herausfallen der Scheiben unmöglich. Diese

Tote.

David Grove †. Am 3. Dezember d. J. starb in Berlin nach längerer Krankheit im 70. Lebensjahr der kgl. Hof-Ingenieur David Grove, Begründer und bis zu seinem Tode oberster tätiger Leiter der auf dem Gebiete der Wasserversorgung, Heizung, Lüftung und Kanalisation sowie des Badewesens über Deutschland hinaus bekannten Firma gleichen Namens. Er darf zu den Pionieren gerechnet werden, die im nördlichen Deutschland die in seinem Heimatlande England schon frühzeitig hochentwickelte Industrie aller der sanitären Einrichtungen, die uns heute zur Befriedigung der verfeinerten Ansprüche an gesundheitliches, behagliches Wohnen unentbehrlich geworden sind, erfolgreich eingeführt haben. Kaum 24jährig begründet er in Berlin die Firma, die aus bescheidensten Anfängen sich zu ihrer heutigen Bedeutung ausgewachsen hat. Aus der kleinen Werkstatt, die 1864 in der Friedrich-Straße eröffnet wurde, ist inzwischen eine stattliche Fabrik in Charlottenburg entstanden, die neben den verschiedenartigsten Einrichtungen zu oben genannten Zwecken (einschl. der Herstellung von Heiz- und Hochdruckkesseln), Einrichtungen für Dampfküchen und Dampfwaschereien, Filter, Vakuumtrockenapparate, Einrichtungen für die chemische Industrie usw. herstellt. Die Tätigkeit der Firma ist außerdem von der Einrichtung privater und öffentlicher Gebäude, Bade- und Krankenanstalten ausgedehnt worden auf die Ausführung der Be- und Entwässerung ganzer Städte. Besondere Förderung verdankt der Firma auch das öffentliche Badewesen, da von ihr die ersten öffentlichen Brausebäder in Deutschland eingerichtet worden sind. Zahlreich sind die Volks- und sonstigen Badeanstalten, die von ihr ausgestattet worden sind, darunter u. a. das Warm- und Seebad Zoppot. Von den übrigen großen Ausführungen seien nur genannt: die Heizungs- und Lüftungsanlagen im Reichstagsgebäude in Berlin, im Reichsgerichtsgebäude in Leipzig, im Justizpalast in München, im Statthalterpalais in Straßburg, im Parlamentsgebäude in Budapest usw., ferner die Wasserwerke und Kanalisationen von Kolberg, Dirschau, Swinemünde, Saßnitz und anderen Orten. An dieser Entwicklung der Firma und an der Entwicklung dieses ganzen Industriezweiges in Deutschland gebührt David Grove ein wesentlicher Anteil. —

Wettbewerbe.

Einen Ideen-Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für die Erbauung eines Schauspielhauses in Dresden-Altstadt erließ der „Dresdener Theaterverein“ zum 1. März 1910 für Architekten, die in Dresden tätig sind und für eine Reihe gegen eine Entschädigung von je 2000 M. zum Wettbewerb besonders eingeladener Architekten und Firmen. Die letzteren sind: Prof. Martin Dülfer, Brt. Herm. Viehweger sowie Lossow & Kühne in Dresden, Heilmann & Littmann in München und Fellner & Helmer in Wien. Das Theater wird nach seiner Fertigstellung als Königliches Schauspielhaus in königliche Verwaltung genommen. Es soll gegenüber dem Zwinger, auf einer Fläche zwischen Ostra-Allee, Zwinger-Straße, Gerber-Gasse und Maler-Gäßchen erbaut werden; Front nach der Ostra-Allee. Im

so hergestellten Tafeln haben bei angestellten Brandversuchen einem stundenlangen Feuer widerstanden.

3. Mechanoglas der Deutschen Idealprismen-Gesellschaft in Düsseldorf. Das Glas wird dadurch hergestellt, daß ein Sprossenwerk aus doppeltem Kupferblech ohne Lötung nur durch Nietung gefertigt wird. Die



Abbildgn. 13 u. 14.

Sprossen haben die Form der Abbildg. 13. In dieselben werden die Scheibchen von 10×10 cm Größe in Kitt eingelegt. Sodann wird das doppelte Kupferblech nach rechts und links umgebogen, sodaß die Sprossen die Form Abbildung 14 erhalten und die Scheibchen völlig festgehalten werden. Das Mechanoglas hat bei sonst gleicher Feuersicherheit vor dem Elektrogas den Vorzug, daß durch Stoß zerbrochene Scheibchen leicht von jedem Glaser ersetzt werden können, während beim Elektrogas die Einsendung der ganzen Tafel in die Fabrik erforderlich ist.

Vorstehend angeführte Verglasungen sind an den Stellen zur Herstellung feuersicherer Türen zu empfehlen, wo gleichzeitig auf Durchsichtigkeit Wert gelegt werden muß. Wenn auch zugegeben ist, daß derartige mit feuersicheren Glasfüllungen versehene, sonst ordnungsmäßig konstruierte Türen nicht an die Sicherheit vollwandiger gut gearbeiteter Eisen-Asbesttüren heranreichen, so sind sie doch in feuersicherheitlicher Beziehung jedem gewöhnlichen hölzernen Glasabschluß weit überlegen. Da auch ihr Aussehen so gestaltet werden kann, daß es den verwöhntesten Ansprüchen genügt, so ist ihnen eine weitere Verbreitung nur zu wünschen. —

Raumprogramm kommt höfische Tradition zum Ausdruck, denn anschließend an die architektonische Bühnen-Umrahmung sind 4 seitliche Logen vorgesehen. In Parkett und 2 Rängen sind 1300 Sitze unterzubringen. Bemerkenswert aus dem Raumprogramm ist, daß im I. Rang eine geräumige Wandelhalle mit der Möglichkeit der Anbringung einer Porträtgalerie ähnlich der des Burgtheaters in Wien vorzusehen ist. Die Baukosten sind, etwas knapp für den erstrebten repräsentativen Charakter des Hauses, mit 1,1 Mill. M. angegeben. Die Haupt-Zeichnungen sind 1:200 verlangt, dazu ein Schaubild. „Weitere Pläne beziehentlich Modelle . . . beizufügen, bleibt den Verfassern unbenommen, sofern sie dies zur Klarlegung ihres Entwurfes erforderlich halten“. Das wird die Gleichmäßigkeit der Beurteilung nicht erleichtern. 3 Preise von 6000, 4000 und 2000 M. Ankäufe für je 1000 M. Uebertragung der Ausführung usw. vorbehalten. Unter den Preisrichtern Geh. Brt. Dr. L. Hoffmann in Berlin, kgl. Hofbrt. Frölich und Geh. Brt. Waldow in Dresden, Baudir. Fr. Schumacher in Hamburg, kgl. Brt. Seeling in Charlottenburg und Prof. Dr. Gabr. v. Seidl in München. —

Wettbewerb Rathaus Lankwitz. Das Gebäude soll auf einem Gelände am Zusammenlauf der Charlotten- und der Viktoria-Straße, unmittelbar am Bahnhof Lankwitz erbaut werden. Anziehungskraft erhält die Aufgabe besonders dadurch, daß vor dem Gebäude ein mindestens 2000 qm großer Platz angelegt werden soll, auf dessen städtebauliche Ausbildung Wert gelegt wird. Zu diesem Zweck kann das Rathaus über eine neue Straße hinweg durch einen Ueberbau mit Kolonnaden mit Verkaufsständen verbunden werden, die erlaubt werden, um durch sie die Böschung der Eisenbahn zu verdecken. Auch an der Ecke der Charlotten- und der Viktoria-Straße ist ein Platz von mindestens 1000 qm Fläche anzulegen. Das Rathaus soll später zu einem Verwaltungsgebäude für eine Gemeinde von 200000 Seelen erweitert werden können. Für den Aufbau ist lediglich der Wunsch ausgesprochen, daß Backstein-Architektur vermieden werden möge. Das Raumprogramm gibt keinen Anlaß zu besonderen Erwähnungen. Die Hauptzeichnungen sind 1:200 verlangt, dazu ein Schaubild auf der Grundlage eines Maßstabes 1:100. Hinsichtlich der Uebertragung der Ausführung findet sich auch hier der völlig unklare Satz: „Es ist beabsichtigt, die für die Ausführung des Baues erforderlichen erläuternden Zeichnungen und anderen Unterlagen durch den Bewerber, dessen Entwurf ausgeführt wird, anfertigen zu lassen“. Da darf man fragen: Wird dieser Bewerber aus der Reihe der Preisträger ausgewählt? —

Inhalt: Die Neubauten des großherzoglich badischen General-Landes-Archives, der Oberrechnungskammer und des Verwaltungsgerichtshofes in Karlsruhe. (Schluß.) — Der gegenwärtige Stand der Berliner Schnellverkehrsfragen. (Schluß.) — Neuere feuersichere Türkonstruktionen. (Schluß.) — Tote. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Der Neubau des großherzoglich badischen Verwaltungs-Gerichtshofes in Karlsruhe.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



UR BAUKÜNSTLERISCHEN AUSGESTALTUNG VON GROSS-
 BERLIN. I. DIE AUSGESTALTUNG DER DRESDENER-STRASSE.
 * FONTAINE MOLIÈRE AM ZUSAMMENFLUSS DER RUE RICHELIEU
 UND DER RUE MOLIÈRE IN PARIS. * ARCH.: LOUIS VISCONTI
 (1791—1854). BILDHAUER DER BRONZE-STATUE MOLIÈRES:
 CH. M. EM. SEURRE (1798—1858); BILDHAUER DER MUSEN AM
 SOCKEL: J. J. PRADIER (1792—1852). * * *
 ≡ DEUTSCHE BAUZEITUNG * XLIII. JAHRGANG 1909, NO. 101. ≡



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. № 101. BERLIN, 18. DEZEMBER 1909.

Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine..

Tageb.-No. 1021/09.

München-Berlin, den 3. Dezember 1909.

An die Einzelvereine!

Die für die nächste Zeit bevorstehende Wahl eines Stadtbaurates in Altona veranlaßt uns, die Vorstände der Einzelvereine an das vor einiger Zeit ergangene Rundschreiben des Schleswig-Holsteinischen Arch.- und Ing.-Vereins zu dieser Angelegenheit zu erinnern und auch unsererseits die Bitte auszusprechen, die Mitglieder zum Festhalten an dem einmal gesteckten Ziel zu bewegen, daß nämlich der Stadtbaurat unbedingt Sitz und Stimme im Magistrat haben muß.

Die Vorgänge bei der Besetzung der Stadtbauratsstelle in Flensburg haben bewiesen, daß durch Beharrlichkeit der Bewerber dieses Ziel zu erreichen ist, selbst wenn die Widerstände gegen ihre gerechtfertigten Ansprüche anfänglich noch so groß erscheinen.

Wir betrachten es unter allen Umständen als Pflicht der sich um derartige Stellungen bewerbenden Herren gegen ihre Fachgenossen, den Kampf mit veralteten Anschauungen hinsichtlich der Stellung der höheren städtischen Baubeamten aufzunehmen, wo sie sich finden. —

Der Vorsitzende:
R. Reverdy.

Der Verbandsvorstand.

Der Geschäftsführer:
Franz Franzius.

Zur baukünstlerischen Ausgestaltung von Groß-Berlin.



Bei der Beratung des Programms für den Wettbewerb zur Erlangung eines Grundlinienplanes für Groß-Berlin ist unter anderem gefordert worden, neben den Vorschlägen für die städtebaukünstlerische Gestaltung des Weichbildes und der noch der Bebauung zuerschließenden Teile von Groß-Berlin auch Vorschläge zur baukünstlerischen Ausgestaltung der bestehenden Teile jener Summe von Gemeinwesen, die in wirtschaftlicher Abhängigkeit von einander stehen und Groß-Berlin genannt zu werden pflegen, zum Wettbewerb zuzulassen.

Diese Bestimmung ist jedoch in einer Form in das Programm des Wettbewerbes aufgenommen worden, welche der Wichtigkeit gerade von Vorschlägen dieser Art nicht gerecht wird und daher der Befürchtung Raum läßt, daß dieser Teil des Programmes gegenüber seiner tatsächlichen Bedeutung im Ergebnis des Wettbewerbes zu kurz kommen dürfte. Um daher eine hier möglicherweise eintretende Lücke zu füllen und auch für unser Teil an dem Gelingen der großen Aufgabe teilzunehmen und zur Erreichung des weitgesteckten Zieles in bescheidenem Maße beizutragen, haben wir uns

entschlossen, in einer zwanglosen Reihe von Aufsätzen dem Leserkreise der „Deutschen Bauzeitung“ und damit auch allen in Betracht kommenden Stellen Vorschläge vorzulegen, welche die baukünstlerische Ausgestaltung der bereits bebauten Teile von Groß-Berlin zum Gegenstand haben. Es wird sich nicht vermeiden lassen, daß diese Vorschläge, die nicht beanspruchen, mehr als Anregungen zu sein, die von einer einzelnen Stelle ausgehen und an anderen Stellen vielleicht Gegen-Vorschläge hervorrufen werden, den Charakter einer Kritik der bestehenden Zustände annehmen. Hierzu sei jedoch ausdrücklich bemerkt, daß diese Kritik nur den Dingen an sich, nicht auch den in Frage kommenden Personen gilt, die im Laufe der letzten Jahrzehnte von politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen überwältigt wurden, die stärker waren als sie und die sie nicht nach ihren eigenen Anschauungen modelln und leiten konnten. Diese Rücksicht darf aber nicht verhindern, es auszusprechen, daß die städtebauliche Entwicklung Berlins im letzten halben Jahrhundert Formen angenommen hat, welche zu seinem Charakter als Repräsentantin des Reiches in Disharmonie stehen, welche aus dieser Repräsentantin nicht ein organisches Gebilde, sondern ein beinahe regellooses Agglomerat gemacht haben, das zum Gegenstande nachteiligen Ver-

gleiches mit anderen Weltstädten und scharfer Kritik in der allgemeinen Literatur wurde und das nach einem deutschen Hausmann nachdrücklich verlangt, der geeignet ist, Berlin der kleinbürgerlichen Art, die lange in ihm herrschend war, zu entziehen und ihm den weltstädtischen Charakter der Hauptstadt eines mächtigen Reiches aufzuprägen. Das dürfte bei den unverhältnismäßig günstigen natürlichen Bedingungen, die das heutige Berlin besitzt, keine unerreichbare Aufgabe sein, wenn sich großer Sinn mit kaufmännischem Geiste und besonnenem Wagemut paaren und wenn die Stadt bereit ist, der Repräsentation des Reiches Opfer zu bringen, welches sie zu dem gemacht hat, was sie heute ist. Ja, es wäre die Frage, ob die Stadt allein zu diesen Opfern verpflichtet wäre oder ob nicht auch hier der Grundsatz Geltung finden könnte, den die Amerikaner bei der so energisch in Angriff genommenen Verschönerung Washingtons aufgestellt haben, der Grundsatz, daß die Schönheit der Bundeshauptstadt eine Angelegenheit der ganzen Union sei und daß daher für Groß-Berlin sowohl das Reich wie der Einzelstaat Preußen neben der Stadt selbst einzutreten hätten. Indessen, das sind Fragen, die für sich zu lösen wären, die weniger von dem Willen zur Tat als von den wirtschaftlichen Verhältnissen abhängig sein werden und daher hier ausscheiden können.

Wir beginnen die Erörterungen mit dem Hinweis, daß sich die preußische Akademie des Bauwesens bereits im Jahre 1898 mit ähnlichen Fragen beschäftigte und damit den Keim zu der heutigen Bewegung gelegt hat. Man kann es aufrichtig bedauern, daß die damals, wenn wir nicht irren, vom heutigen Präsidenten der Akademie gegebenen wertvollen Anregungen nicht weiter verfolgt wurden und damit eine Bewegung ihre Einleitung fand, die schon vor mehr als 10 Jahren einsetzen und Vieles verhindern konnte, was heute bereits zu schwerem Hindernis für durchgreifende Umgestaltungen geworden ist. Immerhin ist auch heute der Augenblick noch nicht zu spät zu frischem Anfang. Anregungen, die uns zu unserem Thema aus dem Leserkreise zugehen, werden wir nach sachlicher Prüfung gerne der Öffentlichkeit übergeben. Zwei Fragen aus den Tagesereignissen der letzten Zeit seien zunächst berührt, die Frage der Umgestaltung der Dresdener-Straße und die der Ableitung der Stadtbahn von der Museums-Insel.

I. Zur städtebaulichen Ausgestaltung der Gegend der Dresdener-Straße.

Hierzu eine Bildbeilage.



or wenigen Tagen hat sich der Magistrat von Berlin mit der Frage der Verbreiterung der Dresdener-Straße beschäftigt, als einer Folge der verschärften Aufmerksamkeit, welche die Stadt Berlin in der letzten Zeit der großzügigen Bewältigung des Verkehrs widmet. Es wurde beschlossen, auf der westlichen Seite der Straße

eine Bauflucht festzusetzen, nach welcher die Straße zur Aufnahme neuer Verkehrsmittel von 15 auf 20^m verbreitert wird. Der Grundgedanke dabei war augenscheinlich, daß die Grundstücke auf dieser Seite verhältnismäßig tief sind und daher den Verlust eines Streifens von 5^m wohl vertragen können, ohne an wirtschaftlicher Ausnutzungsfähigkeit zu verlieren. Mehr jedoch noch dürfte zu dem Beschluß, die Straße an dieser Seite zu verbreitern, beigetragen haben, daß die Stadt nicht in die Lage versetzt wird, die der Verbreiterung hinderlichen Grundstücke anzukaufen, sondern daß bei etwaigen Neubauten die Erbauer gezwungen werden, mit der Bauflucht zurückzurücken und das freie Gelände der Stadt zu überlassen. Vom Standpunkte der Sparsamkeit des Augenblickes kann man hierfür Gründe finden; es muß aber doch auch darauf hingewiesen werden, daß nach diesem Beschluß für Jahrzehnte hinaus für diese Straße unfertige Zustände entstehen, wie sie in anderen Straßen der Stadt, z. B. der Wall-Straße,

zur Genüge beobachtet werden können und dem Stadtteil wirtschaftlich Schaden bringen.

Bei der Dresdener-Straße liegen nun zu einer anderen Lösung, die bei einigem Unternehmungsgeist die Verhältnisse mit einem Schlage bessern könnte, die Dinge verhältnismäßig günstig. Wie ein Blick auf den nebenstehenden Lageplan zeigt, umschließen die Dresdener-, die Annen- und die Prinzen-Straße eine Landzunge von nicht zu großer Fläche. Eine Verbreiterung der Dresdener-Straße auf der östlichen Seite würde bei entsprechender kaufmännischer Verwertung des übrig bleibenden Geländes die Stadt in geringerem Maße in Anspruch nehmen, als die Westseite der Straße.

Dazu kommt ein Umstand von, wie wir glauben, nicht geringerer Bedeutung. Die Verkehrsbelastung der Alexander-Straße, der Jannowitz-Brücke, der engen Brücken-, sowie der Neander- und Prinzen-Straße ist heute schon, besonders zu Zeiten des Geschäftsschlusses, eine so große, daß eine Entlastung dieses Straßenzuges eine Angelegenheit ist, die nicht lange mehr bei Seite geschoben werden sollte. Die Frage wäre im Zusammenhang mit der Dresdener-Straße jetzt zweckmäßig zu lösen. Man betrachte den Straßenzug Neue Friedrich-Straße, Waisen-Brücke, Am Köllnischen Park, Schäfer-Straße, Alexandrinen-Straße. Die Öffnung dieses Zuges für den durchgehenden Verkehr, die Durchlegung der Schäfer-Straße nach der Köpenicker-Straße und die Verbindung der Alexandrinen-Straße mit der Schäfer-Straße, die sich jetzt bereits praktisch in kümmerlicher Weise durch das City-Hotel vollzieht, würde von der Neuen Friedrich-Straße bis zur Dresdener-Straße eine Ablenkung des Verkehrs von Brücken- und Neander- bzw. Prinzen-Straße, und von der Dresdener-Straße aus eine Verzweigung des Verkehrs nach der Oranien-Straße bei der Einmündung der Kommandanten-Straße einerseits und nach dem Oranien-Platz andererseits zur Folge haben, deren Wohltaten sich bald bemerkbar machen dürften. Die Anregung zur Schaffung einer solchen Verbindung erfolgt hier vermutlich nicht zum ersten Mal, sondern sie wird wohl sowohl in jener Gegend wie auch bei den städtischen Stellen erörtert worden sein, denn sie liegt auf der Hand. Setzt man also, nachdem die Roß-Straße verbreitert wurde, die Arbeiten in der Dresdener-Straße fort, so begnüge man sich nicht mit unfertiger Teilarbeit, sondern mache ganze Arbeit. Der Verkehr, der unheimlich wächst, wird sie bald genug rechtfertigen.

Nach Schaffung dieser Verkehrs-Verbindungen würde der verbleibenden Landzunge oder deren Teilen besondere Aufmerksamkeit in städtebaulicher Hinsicht zu widmen sein. Mit vollem Recht ist in jener baukünstlerisch nicht gerade ausgezeichneten, verkehrstechnisch aber um so wichtigeren Gegend der Roßstraßen-Brücke eine erhöhte künstlerische Behandlung zuteil geworden. Sie wäre auch für die verbleibende Landzunge zu wünschen, wenn nicht zu fordern. Zwei Wege wären hier zunächst denkbar. Nach dem einen könnte die Stadt Berlin das von Dresdener-, Annen- und Prinzen-Straße umschlossene Gelände von nicht sehr erheblichem Umfang ankaufen, das für seine eigenen Bedürfnisse erforderliche Land abtrennen und das übrige Land entweder selbst nach bestimmten künstlerischen Grundsätzen bebauen, oder es mit ähnlichen Verpflichtungen wieder verkaufen. Dieser Weg würde eine baukünstlerisch schöne Gestaltung der dortigen Verhältnisse am meisten sicher stellen. Der andere Weg wäre der, daß sich die Privat-Unternehmung dem Geschäft widmet und bei der Neu-Bebauung des Geländes den Vorschriften nachkommt, welche die Stadt in Erfüllung der verkehrstechnischen wie der baukünstlerischen Bedingungen stellen muß.

Sowohl für ein städtisches wie für ein privates Unternehmen liegen die Umstände verhältnismäßig günstig. Ein rings von Straßen umzogenes Gelände von nicht großem Umfang, das mit der etwa 100^m langen Hauptseite an einem der verkehrsreichsten Straßenzüge Berlins liegt; allerdings getrennt durch die verlängerte Alexandrinen-Straße, aber eine Trennung, die

sich trotz des hier notwendig zu gestattenden Fahr-Verkehres nur auf das Erdgeschoß zu beschränken brauchte. Nehmen wir das jetzt in der Luft liegende Berliner Warenhaus an. Es fehlt in jener Gegend; es könnte sich in den Obergeschossen über die ganze Fläche erstrecken und die mangelnde Verbindung im Erdgeschoß durch eine Tunnel-Verbindung herstellen. Es wäre in den Formen in vornehmer Ruhe ohne markt-

schreierische Reklame zu halten, damit es einen geeigneten Hintergrund geben könnte für das, was wir nun vorschlagen möchten. Der Straßenzug, der vom Schloß kommt und aus Breite-Straße und Roß-Straße besteht, findet bei der Gabelung der Annen- und der Dresdener-Straße einen natürlichen Abschluß, an welchem er, schon weil er vom Schloß kommt, nicht auslaufen sollte wie das Hornberger Schießen. Hier ist eine Stelle, die nach allen ihren Eigenschaften der Lage und der Umgebung auf künstlerischen Schmuck einen gewissen Anspruch hat, denn der Straßenverkehr lenkt unmittelbar auf sie zu; sie zieht den Blick des Beschauers geradezu auf sich. Die Stadt Berlin hat ein leider sowohl architektonisch wie bildnerisch gänzlich mißlungenes Beispiel für einen solchen Schmuck an der Gabelung der Rosenthaler- und der Gormann-Straße gegeben. In der Dresdener-Straße liegen die Verhältnisse ähnlich: Eine spitz zulaufende Landzunge, die abgestumpft werden müßte und dann zu einer Denkmal-Fassade etwa nach dem Vorbild der Fontaine St. Michel oder bessernoch der Fontaine Molière in Paris (siehe die Abbildungen Seite 697 und der Bildbeilage) ausgestaltet werden könnte.

Die Fontaine St. Michel liegt im Zuge des Pont St. Michel auf dem linken Ufer der Seine und schließt den Blick ab, der sich von der Place du Chatelet über die Cité hinweg nach der Place St. Michel ergibt. Sie wurde im Jahre 1860 errichtet und hat die Form eines 15^m breiten und 26^m hohen Triumph-Bogens. Die Mitte zeigt eine Nische mit der von Francisque Duret (1804—1865), einem Schüler von Bosio, modellierten 5,5^m hohen Bronze-Gruppe des hl. Michael im Kampf mit dem Drachen. Auf beiden Seiten der

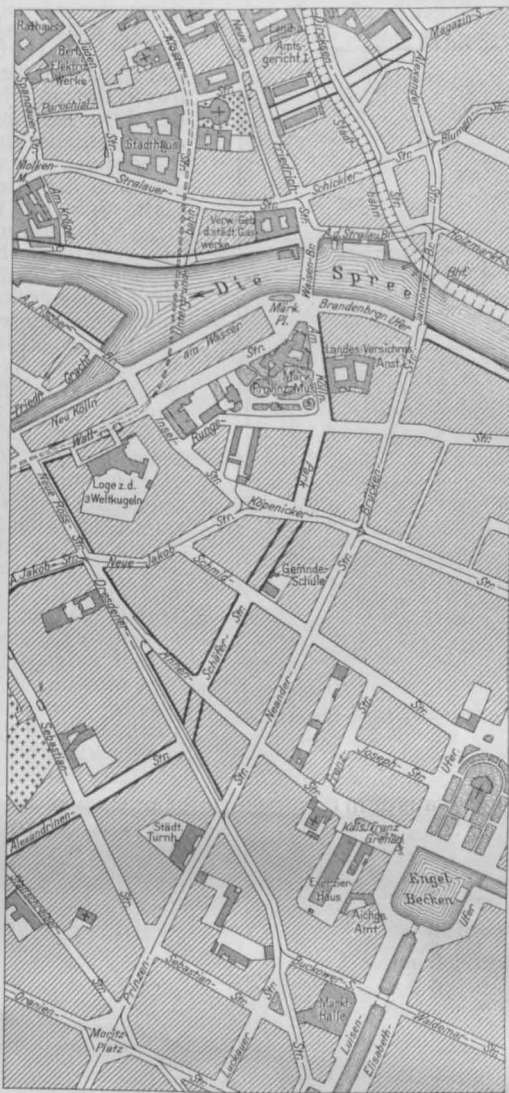
Nische befinden sich auf 6,2^m hohen Säulen aus rotem Marmor die Bronzefiguren der 4 Cardinal-Tugenden Wahrheit, Klugheit, Kraft und Gerechtigkeit. Dieser Denkmalbrunnen wäre ein Beispiel für den Schmuck einer verhältnismäßig breiten Straßenwand.

Das Beispiel aber, das für die Dresdener-Straße vielleicht mehr in Betracht käme, wäre das Molière-Denkmal in Paris, das unsere Bildbeilage zeigt. Es

liegt am Zusammenfluß der Rue Molière und der Rue Richelieu, westlich neben dem Garten des Palais Royal und unweit der National-Bibliothek. Die Straßen-Verhältnisse sind durchaus ähnliche wie in der Dresdener-Straße in Berlin. Das Denkmal zeigt einen zweigeschossigen Aufbau, der von dem Architekten Louis Visconti (1791—1854) entworfen wurde. Es ist 16^m hoch und besitzt in seinem oberen Geschoß eine von einer Doppelsäulenbildung umrahmte Nische, in welcher die sitzende Bronzestatue des Dichters von Ch. Marie Em. Seurre dem Älteren (1798—1858) aufgestellt wurde. Die Beziehung des Dichters zu dieser Oertlichkeit ist durch das gegenüberliegende Haus gegeben, in dem Molière 1673 starb. Der Sockel des Wand-Denkmales ist beiderseits mit den marmornen Gestalten der Musen von der Hand des Bildhauers J. J. Pradier (1792—1852) geschmückt.

Dieses Denkmal wäre für unseren Vorschlag für die künstlerische Ausgestaltung der Dresdener-Straße das nächstliegende Beispiel, das im übrigen nur andeuten soll, was hier möglich wäre und in welcher Richtung ein künstlerischer Erfolg gewonnen werden könnte. Im Ganzen aber wäre die Frage der Lösung der Verhältnisse der Dresdener-Straße und ihrer Umgebung eine so vielseitige, daß sie den Verkehrstechniker wie den Baukünstler im gleichen Maße anregen könnte. Wenn unsere Ausführungen zunächst auch nur bezwecken, zu ver-

anlassen, daß bei der Behandlung dieser Frage weitere Gesichtspunkte verfolgt werden, so liegt ihnen doch die Hoffnung zugrunde, daß die Lösung der Aufgabe in dem hier besprochenen oder in einem ähnlichen Sinne versucht werden möchte. — H. —



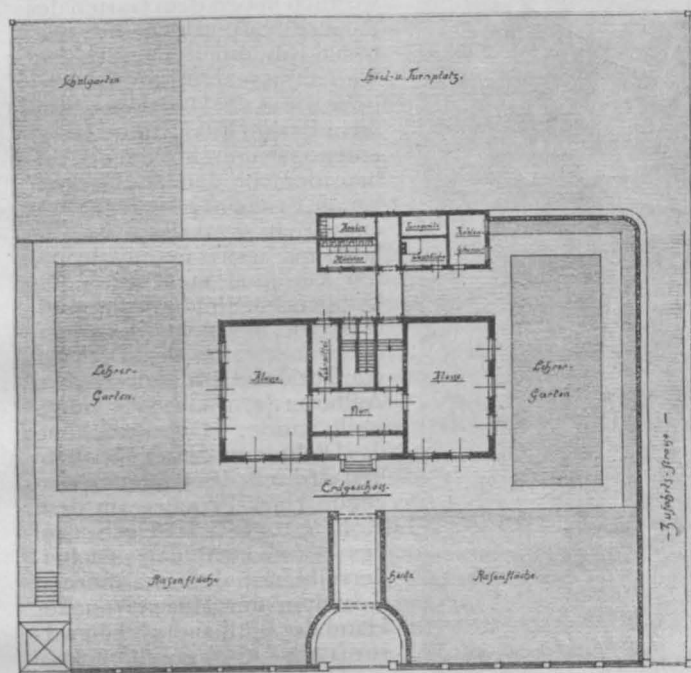
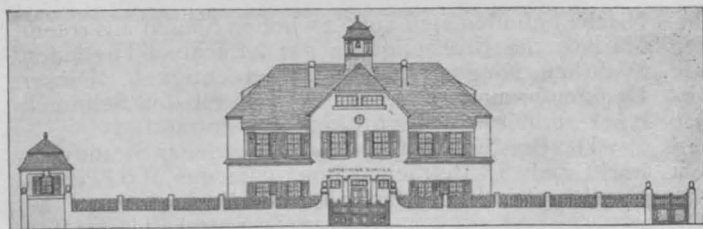
0 100 200 300 400 500 m

Vom zehnten Tag für Denkmalpflege zu Trier. (Fortsetzung aus No. 97.)

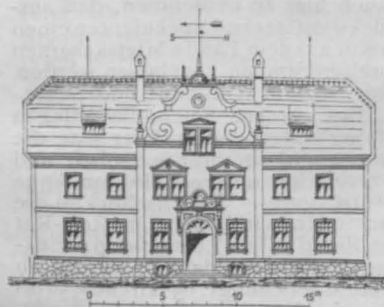
Zum Schluß seiner bemerkenswerten Ausführungen sprach Ob.-Brt. Schmidt-Dresden den Wert guter Bauungspläne. Jeder noch so schöne Bau verliert an Wert und an Wirkung, wenn er sich nicht seiner Umgebung harmonisch einfügt, wenn die gesamte Grundlage der baulichen Entwicklung unkünstlerisch und verfehlt ist. Ein schlechtes Bauwerk kann eine spätere Zeit beseitigen, die Fehler eines schlechten Bauungsplanes und einer schlechten Bauordnung sind oft gar nicht wieder gut zu machen. Millionen sind zwecklos ausgegeben worden allein für Bauungspläne, die heute nur noch papierene Arbeit sind, für Straßen in der unnützen Breite von 17 bis 25^m, die immer noch auf den angeblich vorhandenen Verkehr warten. Welche landschaftlichen Reize in unseren malerischen Gebirgstälern hat man zerstört, indem man ohne Not die doppelseitige Bebauung der Straßenzüge zuließ, sodaß nun abscheuliche Rückansichten hoher Mietskasernen mit den häßlichen Abortanbauten ins Tal schauen.

Die Beispiele aus der Baupraxis, welche der Vor-

tragende vorführte, zeigten klar, um wie hohe wirtschaftliche Werte und Wünsche für die soziale Wohlfahrt es sich hier handelt und wieviel besser man in beiden Hinsichten mit der heimatlichen Bauweise fährt. Aus den interessanten Darlegungen war auch hier zu entnehmen, daß ausschließlich die Grundstücksbesitzer und Spekulanten einen Vorteil davon haben, wenn auf dem Lande Mietskasernen und die zugehörigen breiten Straßen zugelassen werden, daß aber Volkswirtschaft, soziale Wohlfahrt und Schönheit dadurch nur geschädigt werden. Solche Bauanlagen zu bekämpfen, müsse daher Aufgabe aller derer sein, die mit ihrer Liebe zur Heimat und zu ihrer Schönheit und Eigenart das Bestreben verbinden, unsere Kultur im Sinne deutscher Eigenart zu verfeinern. — Im Anschluß an die Redner aus Sachsen machte Hr. Wirkl. Geh. Ob.-Reg.-Rat v. Bremen Mitteilungen über die Wirkung des preußischen Verunstaltungsgesetzes: danach wurden in Preußen bisher 68 Ortsstatute genehmigt; 83 Kirchen, 56 öffentliche Gebäude, 84 sonstige bemerkenswerte Bauwerke



Entwurf zu einem ländlichen Schulgebäude.



Ländliche Schule für Großdubran in der sächsischen Ober-Lausitz. Unten: eingereichte Planung; oben: ausgeführter Vorschlag der Reg.-Bmstr. Kempe und Fischer.

(Tortürme u. a.), 160 Privatgebäude wurden unter den Schutz des Gesetzes gestellt. Für die Ortsstatute kommen auch größere Städte in Betracht, wie Trier, Danzig, Augsburg, Halberstadt, Nordhausen, mehr aber kleinere wie Züllich, Montabaur, Gelnhausen, Mohrungen. Aus diesem Erfolg dürfte hervorgehen, daß die preußische Gesetzgebung auf dem richtigen Wege war, als sie den Grundsatz der Freiheit der Gemeinden annahm; das Vertrauen auf die Gemeinden hat sich bewährt. —

Im weiteren Verlauf der Tagesordnung sprach Geh. Ob.-Brt. Hofmann-Darmstadt über den Wiederaufbau der St. Michaelskirche zu Hamburg, die am 3. Juli 1906 durch Brand zerstört wurde. Eine Kommission, der auch der Vortragende angehörte, hat durch eingehende Untersuchungen festgestellt, daß ein Wiederaufbau der Kirche in ziemlich der alten Form, die sie durch Sonnin erhielt, nicht nur möglich, sondern sogar geboten war. Nur wurden für die Konstruktion der größeren Feuersicherheit wegen verschiedene Neuerungen durchgeführt: Kupfernes Dach ohne jede Holzunterlage (kupferne Platten auf Bimssteinplatten), feuersichere Abdeckung der Holzverschalung des Tonnengewölbes mit Monierbelag. Der Turm wurde ebenfalls feuersicher in Eisen konstruiert. Weiter wurde beschlossen, das große Hauptgesims und das Gurtgesims des Turmes in Beton mit Eisen-Einlagen und mit bearbeiteten Flächen herzustellen und damit die weniger monumentale frühere Herstellung der Gesimse zu verbessern. Die Betongesimse, mit denen man in Süddeutschland gute Erfahrungen gemacht hat, gehen mit dem Werkstein des übrigen Baues gut zusammen. Für den Innenausbau ist ein Wettbewerb unter sechs tüchtigen Bildhauern eröffnet worden, die an der Hand der vorhandenen Baureste für Altar, Kanzel, Orgelprospekt und Stuckverzierungen Vorschläge zu machen hatten. Die Kommission hat einstimmig beschlossen, in Bezug auf den Stil — Anschluß an die alten Vorbilder oder freie Behandlung — den Künstlern keinerlei Vorschriften zu machen, sie sollten vielmehr volle Freiheit zu individueller Betätigung haben. Dabei wurden ihnen Modelle im Maßstabe von 1:20 zur Verfügung gestellt. Der Vortragende schloß mit der Erklärung, nach seiner Ueberzeugung hätten die Hamburger führenden Kräfte wohl die Anerkennung verdient, daß sie im Streben, ihr Gotteshaus in den Formen der Ueberlieferung wieder aufzubauen, auch allen Forderungen einer geordneten Denkmalpflege entsprochen haben.

An zweiter Stelle sprach über diese Frage in frischer und geistreicher Weise Professor E. Högg aus Bremen: Sehr schnell nach dem Unglück vom 3. Juli 1906 beschloß die Kommission des Senates und der Bürgerschaft Hamburgs, „für den Wiederaufbau der Großen Michaeliskirche eine Summe von 3 1/2 Millionen aufzuwenden, von einem Neubau abzusehen und die Kirche in ihrer früheren Form und in den früheren Raum-Verhältnissen wiederherzustellen, im übrigen nur die Aenderungen zuzulassen, welche die jetzige Form des Gottesdienstes und die Feuer- und Verkehrssicherheit notwendig machen. Doch soll der Gesamt-Eindruck tunlichst in allen Teilen von dem alten nicht abweichen“. Diesen Beschluß faßte die Kommission unter der Wucht der ersten auf sie einstürmenden, scheinbar jeden Widerspruch ausschließenden Eindrücke. Da war zunächst die ehrliche Trauer der Hamburger über den Verlust ihrer größten Kirche, die ungestüm zu Tage tretende, in Zeitungsartikeln und Zuschriften laut erhobene Forderung des Publikums nach stil- und formgetreuem Wiederaufbau.

Und da standen ja auch noch die gewaltigen, selbst in ihrer Zerstörung Ehrfurcht gebietenden Mauermassen

der Ruine. Es war ja offenbar viel mehr gerettet, als man zu hoffen gewagt hatte, es konnte unmöglich schwer fallen, den Wunsch der Bevölkerung zu erfüllen und die geliebte Kirche wiederherzustellen! Warsie doch nur ausgebrannt, nicht abgebrannt.

Und da war drittens das Zauberwort „Sonnin“. Sonnins Meisterwerk durfte nicht vergehen! Das Denkmal, das dieser große Sohn Hamburgs sich gesetzt, es mußte wieder erstehen! Sonnins Geist heischte gebieterisch, daß seiner Kunst diese Ehrung widerfahre.

Ich verstehe sehr wohl, wie eine Laienkommission dazu kommen mußte, sich vor solchen Eindrücken zu beugen,

rüstung umschlagen kann. Auch die Hamburger öffentliche Meinung, welche den „stilechten“ Wiederaufbau heischte, kann ich nicht höher einschätzen; zumal wenn ich an die Empörung denke, die seinerzeit gegen das heute so hochgeschätzte Bismarck-Denkmal tobte.

Hand aufs Herz! Was war den Hamburgern ihre Michaeliskirche? Wie groß mag der Prozentsatz der Einwohner gewesen sein, der jemals das Innere der Kirche sah? Wie viele architektonische Feinschmecker mag es in Hamburg gegeben haben, die an dem eigenartigen Aufbau des Turmes oder an den Einzelheiten der Arbeiten sich je mit genießenden Augen erquickten? Wenn es er-



Fontaine Saint Michel in Paris.

Zur baukünstlerischen Ausgestaltung von Groß-Berlin.

I. Zur städtebaulichen Ausgestaltung der Gegend der Dresdener-Straße.

und ich verstehe auch, daß sie späterhin die in der ersten begeisterten Erregung gefaßten Beschlüsse nicht mehr umstoßen wollte. Trotzdem muß ich diesen Eindrücken und Schlagworten ins Gesicht leuchten und sie auf ihren wahren Gehalt prüfen.

Die öffentliche Meinung! Man soll sich von ihr bekanntlich bei ernstem, zeitüberdauerndem Tun nicht leiten lassen; denn sie ist unbeständig und wird nie die Verantwortung übernehmen für das, was sie gefordert hat. Sie widerspricht sich morgen schon; sie lebt von Phrasen; sie ersetzt das fehlende Verständnis durch Leidenschaftlichkeit; sie unterliegt der Suggestion; keiner will zurückbleiben in der Begeisterung, die morgen schon in Ent-

laubt ist, die Hamburger Bevölkerung nach derjenigen anderer Städte zu beurteilen: furchtbar wenige!

Denn die Aufnahmefähigkeit unserer Zeit der Architektur gegenüber kann gar nicht niedrig genug eingeschätzt werden. Was ehrlich gemeint war an dem sentimentalischen Ruf: „Wir wollen unser Wahrzeichen wieder, den Turm, der die heimkehrenden Schiffer grüßt“, das war ein gewisses Heimweh nach der hellgrün vom grauen Himmel sich abhebenden Rakete, die höher als die anderen Türme über das Häusermeer emporschoß; und war für die feiner Empfindenden die Sehnsucht nach dem großen stimmungsvollen Raum, den die alte Kirche umschlossen hatte. Alles übrige hat nur die Fachleute interessiert.

Und dann die Brandruine: Von außen mochte das Bild beim Laien wohl den Eindruck erwecken, als brauche man nur ein Dach darauf zu setzen, um das alte Bauwerk wieder zu haben. Aber dieser Eindruck täuschte! Denn verschwunden waren nicht nur sämtliche Dächer und Gewölbe und der 100 m hohe hölzerne Turmaufbau, verschwunden war ja auch die ganze innere Ausstattung des Kirchenraumes samt Emporen-Gestühl, Orgel, Kanzel, Treppen, Türen und allem schmückenden Beiwerk!

Und drittens Sonnin: „Die Michaeliskirche ist das Werk des großen Sonnin“. Die Formel ist bequem, aber falsch. Neben Sonnin und ihm gleichgeordnet war der frühere Steinmetz und spätere Baumeister der Hamburger Georgenkirche Prey mit dem Bau der Michaeliskirche betraut. Dieser Prey war während der Ausarbeitung der Entwürfe der „Architekt“ in unserem heutigen Sinne, der erfahrene Baukünstler, neben dem Sonnin zunächst nur als Statiker und als geistreicher Konstrukteur in Frage kam. Wie nebensächlich Sonnin auch späterhin die Architektur als künstlerischen Ausdruck behandelt hat, geht aus zahlreichen seiner Werke und Aussprüche hervor. Die ganze Außenarchitektur der Kirche müssen wir somit nicht Sonnin, sondern Prey zuschreiben, mit Ausnahme des Turmes, der nach Sonnins eigenem Entwurf entstand. Auf Sonnins Rechnung wird man ferner mit gutem Recht weitgehenden Einfluß auf die Gestaltung des genialen Grundrisses und auf die daraus entwickelte prächtige Raumentwicklung setzen dürfen; wobei es aber gut ist, daran zu erinnern, daß der Grundriß eine Weiterbildung desjenigen der Georgenkirche ist und stark beeinflusst war von den eingebauten Resten der älteren Michaeliskirche, die im Jahre 1750 abbrannte und von der fast genau soviel stehen geblieben war, wie anno 1906 von der neueren. Damals dachte kein Mensch daran, die schöne alte Renaissancekirche wieder stilecht aufzubauen, obgleich 1750 die Trauer nicht geringer war als 1906. Form und Konstruktion des Daches und der Gewölbe sind das Ergebnis langwieriger Beratungen und dürfen nichts als Sonnins oder Preys eigenstes Werk angesprochen werden. Schmuck und Ausstattung des Innenraumes endlich entstanden nach damaligem Handwerksbrauch unter weitergehender Selbständigkeit einzelner Handwerker, wobei Sonnins Freund, Möller, die Hauptrolle als Innenarchitekt spielte. Somit besteht Sonnins geistiger Anteil an der Michaeliskirche in dem genialen Raumgedanken, in dem Turmaufbau und in der konstruktiv-technischen Durchführung der Bauarbeiten. Von diesen drei Dingen ließ der Brand von 1906 glücklicherweise eines übrig, das nicht verbrennen konnte: den Raumgedanken.

Die Pietät gegen den großen Konstrukteur Sonnin in Ehren! Aber sie wird zur Pietätlosigkeit, wenn sie ihm die Arbeit Anderer zuschiebt, — gute und schlechte — und nun deren kritiklose Verehrung fordert! Frühere Zeiten dachten selbständiger, und die große Michaeliskirche hat des öftern sehr ernste und sehr scharfe Kritik erfahren müssen. Eine solche Kritik erlaube auch ich mir zu üben, ohne daß ich glaube, damit dem Schöpfer des bewunderungswürdigen Kirchenraumes unehrenhaft nahe zu treten: Kommt man von Osten her auf den Chor der Kirche zu, so wird Niemand den Eindruck haben, als stehe er vor einem ungewöhnlich großen Bauwerk. Trotz ihrer Riesenverhältnisse wirkt sie wie ein Bau ganz bescheidenen Umfanges. Das kommt von dem völlig verfehlten absoluten Maßstab, der die gewaltigen Größen der Bauglieder klein erscheinen läßt. Es ist am Äußeren der Michaeliskirche derselbe Fehler begangen, wie im Inneren von St. Peter zu Rom, jenem Schulbeispiel dafür, daß die Steigerung der Größenwirkung eines Baues nicht durch die mechanische Vergrößerung der Architekturglieder zu erreichen ist. Vielmehr muß das architektonische Detail zwischen dem Maßstab des Bauwerkes und dem des Beschauers vermitteln, muß durch bestimmte feststehende Einzelformen die Verhältnisse der Baumassen zum Bewußtsein bringen. Von solchen Feinheiten, in denen die Architekten des Barocks doch sonst Meister gewesen, ahnten Prey und Sonnin nichts.

Das Dach ist nach meinem Empfinden keineswegs geeignet, diese Maßstabsfehler zu mildern. Und dann die Fenster-Architektur! Dieses unbedeutende, lederne Profanmotiv, das gerade wie die Gesimse und übrigen Einzelheiten ohne einen Versuch liebevoller Durcharbeitung rein mechanisch zu einem Ungeheuer von 10 m lichter Höhe aufgeblasen worden ist! Die vornehmeren Portale der Nord- und Südfront stehen fremd neben solch wohlfeiler Bauweise.

Der Turm nimmt folgerichtig den gegebenen Kolossalmaßstab auf. Dabei glückte es jedoch, durch geschickte eingefügte Balustraden normaler Größe dem Beschauer einen Begriff von der Höhe des Bauwerkes zu geben, wenn auch Niemand ahnen würde, daß er vor einem 131 m hohen Turm

steht. Erst aus der Entfernung, wenn der Turm an den Umrißlinien der anderen Hamburger Türme gemessen werden kann, erkennt man seine Größe. Diese Fernwirkung ist es auch, auf die er angelegt zu sein scheint und die ihm seinen Ruhm eingebracht hat.

Der Innenraum war über jede Kritik erhaben. So waren also die Voraussetzungen für den Auftrag zur stilechten Wiederherstellung der Michaelis-Kirche nicht stichhaltig. Immerhin, der Auftrag ist ergangen, und so muß ich untersuchen, wie die vier Baumeister, denen die Kommission ihr Vertrauen geschenkt hat, ihre Aufgabe gelöst haben, gelöst vom Standpunkt des Technikers, des Konservators und des Künstlers.

Um es gleich zu sagen: Der Neubau ist ein technisches Meisterwerk! ein stolzer Zeuge moderner Leistungsfähigkeit auf dem Gebiet der Eisenkonstruktion und des Eisenbetonbaues nebst aller Hilfsarbeit, welche die Elektrizität stellt. Kommt man dem kühnen Rüstwerk nahe, so glaubt man eher auf einer Werft als auf einem Kirchen-Bauplatz zu stehen. „Zwanzigstes Jahrhundert!“ ruft stolz und selbstbewußt jeder Eisenträger, und „Zwanzigstes Jahrhundert!“ berichten ringsum die Firmenschilder der Kunststein-Fabriken, Eisenwerke, Elektrizitätswerke, Aufzugs-Lieferanten usw.

Ich anerkenne vollständig alle Gründe, welche mit Notwendigkeit zu der gewählten Ausführungsweise zwingen. Es gab keine andere Möglichkeit, Feuersicherheit und zeitgemäße Ansprüche mit gewissenhafter Beibehaltung der alten Formen zu vereinen. Wenn das Werk fertig ist, so wird es als technische Leistung seine Meister loben, und die Bauherren werden sich bei ihren vier Baumeistern zu bedanken haben, denn diese haben alles getan, um dem ihnen gewordenen Auftrag gerecht zu werden. Bis zu dem Punkt, wo die den Dingen innewohnende Logik zum Konflikt führte zwischen alter Form und neuer Technik, bis sich zeigte, daß die Aufgabe, so wie man sie gestellt hatte, vom Standpunkt der Denkmalpflege unlösbar war. Das versuchte Redner an einzelnen Beispielen nachzuweisen, um dann auf die Neuschöpfungen einzugehen:

Da ist vor allem der Kirchenraum selbst mit all seinen Einbauten, den so wie er war kein Baumeister und kein Handwerker der ganzen Welt wieder herstellen kann. Ich darf mich hier auf kein geringeres Zeugnis stützen, als auf die Erklärung, die einer der vier Baumeister der Kirche, Faulwasser, in der Zeitschrift „Kunst und Künstler“ seinerzeit abgegeben hat: „— Wird es gelingen, die Formgebung der Einzelheiten so völlig nachzuempfinden, wie die Sprache des 18. Jahrhunderts war? Gerade in letzterer Beziehung darf sich auch der bedeutendste Künstler nicht vermaßen, über seinen Schatten springen zu können. Blicken wir hin z. B. auf die Gotik, mit der in den sechziger Jahren die berufensten Männer bei wichtigen Restaurierungen ihr Bestes eingesetzt zu haben vermeinten, so sehen wir, daß schon die nächste Generation alles als unecht, gekünstelt und fremdartig bezeichnet, und bedauert, daß nicht die Wiederherstellung in besserer, dem Sinne der Zeit entsprechender Weise erfolgt ist! Anders würde es auch bei diesem Kirchenbau schwerlich gehen“. Was Faulwasser hier ausspricht, ist heute die Meinung der überwiegenden Mehrheit des Denkmaltages. Wir wissen, daß die raffinierteste Geschicklichkeit unserer Bildhauer und Holzschnitzer nicht ausreicht, die kräftige Frische der angetragenen Stuckarbeit, die spielende Grazie der Schnitzereien wiederzugeben, und wenn es sich nur um einfache Kopien nach Vorhandenem handeln würde. Geschweige hier, wo die Baumeister sich an Hand ungenügender Aufmessungen und spärlicher Photographien abmühen, auch nur die großen Züge der Innenarchitektur wiederzufinden!

Dazu die Aenderungen, welche durch praktische und baupolizeiliche Anforderungen bedingt werden: Soll man z. B. die schmiedeisenen, heute überflüssigen Stützen wieder einfügen, welche die Emporen trugen? Soll man die charakteristischen Beichtstühle und Betstübchen wieder einrichten, die heutigem Brauche widersprechen? Soll man die Kanzel am Pfeiler rechts belassen oder über dem Altar anordnen? Die Orgel wird größer gemacht werden müssen; die Emporen-Treppen werden aus Eisenbeton und mit Holz verkleidet; die Chorstufen werden weiter vorgerückt, der Fliesenboden wird Marmor, das Gestühl wird anders aufgestellt, — kurzum, alles im Kirchenraum drängt nach Aenderung. Er wird eine Neuschöpfung werden, eine vollständige Neuschöpfung! ganz einerlei, ob man ihn in der Formensprache des 18. Jahrhunderts oder in der unsererin löst. Also Aufgaben in Hülle und Fülle, die nicht mehr den Techniker und nicht mehr den Konservator, sondern den schaffenden Künstler angehen.

Wie wir gehört haben, hat man sechs Bildhauer zu

einem Wettbewerb eingeladen und ihnen ein Modell des Kirchenraumes in 1:20 zugesandt, mit dem Auftrag, sie sollen da hinein Vorschläge modellieren über die Gestaltung der Stuckornamente, der Kanzel, des Altars mit seinen Seitenwänden — kurz der ganzen inneren Einrichtung.

Trotz aller gegenteiligen Erklärungen will man von den sechs Bildhauern künstlerische Anregungen für den Ausbau des Inneren, Gedanken, Entwürfe! Ich rühre nicht an die Frage, ob die erwählten Baumeister nicht selbst Manns genug wären, diese Gedanken zu liefern. Aber man hat sie nun einmal nicht als frei schaffende Künstler herbeigerufen, sondern als gewissenhafte Nachempfinder und Techniker, und man hat darüber hinaus kein Vertrauen zu ihnen. Und künstlerische Aufgaben liegen nun einmal vor, keine Vogelstraußpolitik hilft darüber hinweg. Also braucht man Künstler. Mit Architekten jüngerer Richtung will man nichts zu tun haben. Ihnen hat man die Fähigkeit, den Kirchenraum würdig zu gestalten, abgesprochen.

Also klammert man sich an ein paar Bildhauernamen. Ihnen vertraut man den Raum an, den man der gesamten deutschen Architektenschaft vorenthält. Aber ob sie wohl bessere Raumkünstler sind als diese? Und ob sie stilecht den Möller'schen Raum wieder heraufzaubern werden? Wenn es Künstler sind, die man eingeladen hat, dann nie und nimmer! Denn wo ein wirklicher Künstler arbeitet, da muß mit Naturwendigkeit Neues sich gestalten. Und wenn sie keine Künstler sind, dann abermals nicht, denn Möller-Sonnins Raum war ein Kunstwerk.

Seit dem ersten Denkmaltag in Dresden ist immer wieder die Frage in unseren Verhandlungen aufgetaucht: „Welchen Anteil sollen Kunst und Künstler an den Arbeiten der Denkmalpflege haben“. Ich glaube es auszusprechen zu dürfen, seit Tornow seinen Grundsatz XII formulierte: „Jedwedes, auch nur das leiseste Hervortreten der künstlerischen Individualität des restaurierenden Architekten ist bei solchen Neuschöpfungen auf das peinlichste zu vermeiden“ — seither ist in uns allen eine große Wandlung vorgegangen. Damals in Dresden trat Gurlitt als ein Vereinzelter für eine freiere Auffassung ein. Als fünf Jahre später Hager mit prächtigen Worten die Zulassung des frei schaffenden Künstlers verlangte, war kaum mehr ein ernstlicher Widerspruch zu vernehmen, und als im vorigen Jahre die Geister über demselben Thema aufeinanderplatzten, da waren wir uns alle doch wenigstens darin einig, daß die Kunst von der Denkmalpflege nicht zu trennen sei.

In der Theorie wissen wir, daß wir den Künstler wieder in sein Recht einsetzen müssen, daß wir ohne ihn keine Kunst machen können; in praxi aber fehlt uns noch der Glaube an unsere Künstler, der Mut, es mit ihnen zu wagen. Noch immer hüllen wir unsere Kleinmütigkeit in die Worte: „Wir haben keinen Stil“. Solange dieser Gedanke Jahr für Jahr in unseren Verhandlungen hier wiederkehrt, solange dürfen wir uns auch nicht beklagen, wenn die Laienwelt denkt, wie jener Redner in der Hamburger Bürgerschaft, der da sagte (anläßlich der Beratungen über die Michaeliskirche): „Ja, meine Herren, alle Achtung vor den Leistungen der Architekten der Gegenwart, aber auf dem Gebiete der Kirchenbaukunst, da können sie doch den alten Baumeistern des Mittelalters und der vorigen Jahrhunderte nicht das Wasser reichen. Die Opponenten gegen den Wiederaufbau der Michaeliskirche sind meistens Herren, die besser die Feder zu führen verstehen, als die Bleifeder, und die in Wirklichkeit oftmals ihre liebe Last haben, ein tadelloses Schulhaus zu erbauen“.

Dreieinhalb Millionen! Dafür hätte man mehr bekommen können, als eine ungenaue Kopie, die unsere Enkel verächtlich betrachten werden; dafür hätten wir ein Original haben können. Eine Aufgabe lag vor, dazu berufen, die Kräfte der jungen deutschen Baukunst zu erproben.

Schauen wir doch um uns! Schlagen wir doch die Augen auf! Betrachten wir doch das neue Leben, das aus den Ruinen überwundener Stilarten ringsum sprießt! Es ist über Nacht Frühling geworden! Und nirgends mehr, außer in Deutschland, wird bestritten, daß es wieder eine mit uns geborene deutsche Baukunst gibt. Das Sehnen und Suchen von Generationen beginnt sich vor unseren Augen zu erfüllen. Wir haben den künstlerischen Ausdruck für den Inhalt unserer Zeit wiedergefunden. Wir müssen, um uns darüber klar zu werden, auf die anerkennenden Stimmen des Auslandes lauschen. Und finden können wir auch den Künstler.

Dieser unser Mann wird uns vielleicht noch kein klassisch abgeklärtes Werk schlackenfreier Kunst beschenken, sondern ein Werk des Ueberganges. Aber tausend Mal mehr lobe ich mir doch einen solchen ehrlichen Zeugen aus gärender, saftstrotzender Zeit, als das nichtssagende Phrasengeklingel verbrauchter Formen. Ein solcher Zeuge aus

gärender Zeit ist ja auch der prachtvolle Kiliansturm zu Heilbronn am Neckar. Wie viel mehr freut uns heute seine Unreife, als wenn uns ein spätgotischer Schulmeister eine stilreine Wassersuppe hinterlassen hätte, etwa von der Art der beiden in unseren Tagen aufgesetzten Chor-türme derselben Kilianskirche! Ich denke, dieses Beispiel aus einer gesünder empfindenden Zeit zeigt uns auch den Weg, den man hätte gehen müssen, um den Kirchenbau der Michaeliskirche vom Standpunkt der Technik, der Denkmalpflege, der Kunst und der Pietät zu lösen:

Man hat es in rhetorischer Uebertreibung wiederholt so dargestellt, als verlange die böse moderne Architektenschaft „vollständigen Abbruch der Ruine, vollständigen Neubau“. Ich lege Wert darauf, festzustellen, daß keine einzige ernstliche Stimme aus Fachkreisen diese Forderung je erhoben hat. Das Gefühl der Pietät dem Alten gegenüber steckt so tief in unserer Generation, daß Niemand daran dachte, die geretteten Teile anzutasten. Mochten sie also, wenn auch künstlerisch wenig bedeutend, aus Gründen der Pietät und der Sparsamkeit erhalten bleiben. Richtiger war, daß unangetastet blieb der Raumgedanke der Kirche, dieser große glückliche Wurf, der St. Michael den Ruhm eingebracht hat, die schönste protestantische Kirche zu sein, und der unabhängig von allem Beiwerk gegeben ist durch die Verhältnisse der Grund- und Aufrisse.

Und erhalten bleiben konnte drittens die beherrschende Bedeutung des Turmes, der Begriff des stolzen Hamburger Wahrzeichens nach Höhe, Masse und Farbe.

Und die Aufgabe hätte darnach dem Baumeister wie folgt gestellt werden müssen: „Bau die Große Michaeliskirche wiederauf; verwende dabei mit Bedacht, was irgend der Brand verschont hat; ergänze gewissenhaft alle Teile, deren Form du noch erkennen kannst; wo du aber nichts Altes mehr findest, dann zeige, was du kannst! Mach das Bauwerk bequemer und sicherer, verschönere auch, wo du kannst, durch Dach und Anbauten die Wirkung der äußeren Erscheinung; gestalte den Innenraum, soweit es sich mit heutigen Bedürfnissen verträgt, nach den Verhältnissen des zerstörten; errichte Sonnin ein Denkmal, schöner, als er selbst es vermocht; und schaffe einen Turm, der kühner noch als der versunkene Hamburgs Größe den nahenden Schiffen verkündet“.

Für diesmal ist's zu spät. Aber vielleicht reift am Beispiel der Hamburger Michaeliskirche die Erkenntnis von dem falschen Wege, auf dem unsere öffentliche Kunstpflege vielfach noch wandelt, vielleicht wird diesem Bau der Ruhm zuteil, der letzte derartige Unglücksfall zu sein. —

In der Debatte erklärte zunächst Senatssekretär Dr. Hagedorn, die große Bewilligung von 3 1/2 Mill. M., die reichen Stiftungen seien nur gemacht worden, weil der Bau in der alten Form den Hamburgern so ans Herz gewachsen wäre; für einen Neubau wären diese Mittel nicht flüssig geworden. Bei einem Neubau hätte man auch niemals eine so große Kirche gebaut; denn bei der jetzt vor sich gehenden Auswanderung der Bevölkerung aus dem Stadtkern in die Vorstädte bause man nur kleine neue Kirchen. Es handle sich bei dem Wiederaufbau um Imponderabilien, die ein Nichthamburger nicht verstehen könne; die von Högg getadelten Änderungen seien geringfügiger Natur, die für den Gesamteindruck nicht in Betracht kommen. In der Kommission hätten die tüchtigsten Sachverständigen mitgewirkt. Der Denkmalpflegetag sei für Hamburg keine maßgebliche Instanz; der Bau sei eine rein hamburgische Sache.

Demgegenüber erklärte Geh. Hofrat Prof. Dr. Gurlitt-Dresden, der Wiederaufbau der Michaeliskirche sei eine deutsche Angelegenheit; der Denkmalpflegetag sei eine Vereinigung von sachkundigen Männern, die das Recht beanspruchen, ihre Meinung zu sagen, wenn sie auch keine Resolutionen fassen. Er selbst habe durch sein Buch über die Geschichte des Barockstils viel dazu beigetragen, die Begeisterung für die alte Michaeliskirche zu erwecken und habe mit gleicher Entschiedenheit sein Gutachten gegen das jetzige Vorgehen der Hamburger abgegeben. Der Senat habe einen Fehler gemacht, der Stimmung nach dem Brande nachzugeben, statt sie für einen Neubau zu gewinnen. Dreimal haben Brände die Kirche vernichtet, jetzt zum ersten Mal hat man den Grundsatz verlassen, daß beim Neubau der moderne Geist zur Geltung komme.

Im Schlußwort verteidigte Geh. Ob.-Brt. Hofmann die Verwendung des Betons durch Hinweis auf seine Verwendung in neuen Münchener Kirchen. Ebenso verteidigte er die sonstigen Veränderungen als durch das veränderte Material geboten, auch die Heranziehung bedeutender Architekturbildhauer für den Innenausbau, die durchaus Sonnins Beispiel entspreche und auch beim Reichstagsgebäude Vorbilder habe. Der Weg der Hamburger könne also nicht als verkehrt bezeichnet werden.

Der Vorsitzende v. Oechelhäuser erklärte zum

Schluß, der Tag für Denkmalpflege fasse allerdings keine Resolutionen, aber nicht weil sich seine Teilnehmer nicht für zuständig erachteten, sondern nur, weil er als lose Vereinigung von wechselnder Zusammensetzung nicht die Verantwortung für die Resolutionen übernehmen könne.

Vermischtes.

Tagung höherer technischer Baupolizeibeamten in Berlin. Eine große Anzahl Baupolizeibeamte haben beschlossen, im Februar nächsten Jahres zu einer besonderen Tagung in Berlin zusammenzutreten. Es sollen vorwiegend Fragen zur Erörterung gelangen, die häufiger zu Meinungsverschiedenheiten zwischen dem bauenden Publikum und der Baupolizei Anlaß geben (wie statische Berechnungen, zulässige Beanspruchungen, Art und Umfang der einzureichenden konstruktiven Unterlagen usw.) und es soll versucht werden, durch die Aussprache einen Ausgleich anzustreben. Alle deutschen Baupolizeibeamten, ferner die interessierten Verbände (wie Deutscher Beton-Verein, Stahlwerksverband A.-G.) die Vereine usw. werden ersucht, Wünsche auf Klärung bestimmter Fragen an Hrn. Dr.-Ing. Sachs in Dortmund, Hagen-Strasse 52 einzusenden, woselbst auch Auskunft erteilt wird. Wir wünschen diesen Bestrebungen im Interesse einer gesunden Bauindustrie allen Erfolg. —

Ausstellung altertümlicher Ziegel und Tonwaren. In der auf der II. Ton-, Zement- und Kalkindustrie-Ausstellung 1910 in Berlin zu erbauenden Römischen Villa ist die seit langem geplante Sonderausstellung nunmehr gesichert, die eine große Anzahl interessanter alter Ziegel und Töpferwaren von den Römerzeiten an, ferner Brandgräber, römische Heiz- und Dachanlagen und mittelalterliche Ziegel der mannigfaltigsten Art und Formen enthalten wird. Auch einige wertvolle Stücke von Terra-sigillata-Waren wird die Sammlung aufweisen. Sehr verdient um das Zustandekommen dieser Ausstellung hat sich neben dem Deutschen Museum in München, hauptsächlich Hr. Komzrt. Wilhelm Ludowici in München gemacht. Die Leitung dieser Sonderausstellung liegt in den Händen des Hrn. Prof. M. Gary, Vorsteher der Abteilung für Baumaterialienprüfung des königlichen Materialien-Prüfungsamtes in Groß-Lichterfelde. —

Wettbewerbe.

Bewerbung um die Boissonnet-Stiftung für 1910. Aus dem für Architekten und Bauingenieure bestimmten Fonds genannter Stiftung ist für 1910 ein Reisestipendium an Bau-Ingenieure zu vergeben. Als Aufgabe ist gestellt, zu untersuchen, welchen Einfluß das Anwachsen der Schiffsgrößen auf den Ausbau und die Betriebsverhältnisse der Häfen zu Hamburg, Bremen, Bremerhaven, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen und Liverpool gehabt hat, wobei auch die Entwicklung der Industrie in dem Gebiete dieser Häfen zu berücksichtigen ist. Das Reisestipendium beträgt 3000 M., Ausführung der Reise im Jahre 1910, Einreichung eines Berichtes spätestens 6 Monate nach Beendigung an das Rektorat der Techn. Hochschule in Berlin, an welches auch die Bewerbungen bis 25. Januar 1910 zu richten sind mit Nachweis des Studienganges, praktischer und literarischer Tätigkeit und unter Beibringung von Entwürfen aus dem Ingenieurgebiet. Bedingung ist, daß Bewerber einen wesentlichen Teil seiner Ausbildung auf der Bauakademie bezw. Technischen Hochschule zu Berlin erlangt hat. —

Ein Wettbewerb des Verlages Thormann in Wiesbaden betrifft Entwürfe für ein Titelblatt des Bändchens: „Die Disposition der Bauführung“. Summe der Preise und Ankäufe 400 M. Im Preisgericht außer dem Verleger Thormann die Architekten Prof. Ferd. Luthmer in Frankfurt a. M. und K. Arendt in Wiesbaden. —

Wettbewerb König Albert-Museum Zwickau. Das Museum, für das ein Gelände an der Crimmitschauer-, der Körner- und der Reichs-Straße mit Hauptschauseite nach dem der Körner-Straße anliegenden Schießanger in Aussicht genommen ist, wird enthalten eine Bücherei, eine Gesteins-Sammlung, Gemälde-Sammlungen, Sammlungen von Waffen und „Altertümern“, sowie Sammlungen unbestimmter Art; daneben Verwaltungsräume, Wohnung des Hausverwalters, Pack- usw. Räume. Bausumme 500 000 M. „Wahl des Baustils und der Baustoffe bleibt den Bewerbern freigestellt, die dabei nur an die Rücksicht auf Zweck, Lage und Umgebung des Gebäudes, sowie auf die Baukosten gebunden sind.“ Die Umgebung des Bauwerkes scheint nach einer Ansichtskarte wenig Anziehendes zu haben, so daß die Bewerber in der Gestaltung ziemlich frei sind. Grundrisse und Schnitte 1:200, Ansichten der Schauseiten an den 3 Straßen und nach dem Hofe 1:100. Das ist eine ganz unnötige Arbeitsleistung, zumal hinsichtlich der Bauausführung ausdrücklich bemerkt ist, daß die Verfasser keinen Anspruch auf dieselbe haben. Es kann sich also nicht

Dem Vertreter des Hamburger Senates aber gebühre Dank, daß dem Tag für Denkmalpflege durch die Darbietung der Unterlagen die Möglichkeit gegeben worden sei, sich ein Urteil in der Sache zu bilden. —

(Fortsetzung folgt.)

darum handeln, etwa den befähigtesten Verfasser zu ermitteln. Wir können aber auch nicht annehmen, daß die großen Zeichnungen einem nicht durch den Wettbewerb erwählten Ausführenden als bequemes Material dienen sollen. Odersollte der Umstand, daß sogar Zeichnungen zur Erläuterung der geplanten Bücherei-Einrichtungen (Bücher-Gestelle) und deren Bedienung gewünscht werden, doch darauf hindeuten? Wo bleibt aber dann die originale baukünstlerische Arbeit für einen so bedeutenden Bau mit Denkmal-Charakter? —

Der Ideen-Wettbewerb der evangelischen St. Lukas-Gemeinde in Frankfurt-Sachsenhausen zur Erlangung von Entwürfen für eine Kirche mit Küster- und Schwesternhaus stellt eine anziehende Aufgabe insofern, als es sich darum handelt, die Gebäudegruppe in künstlerischen Einklang zu bringen mit dem Städtel'schen Kunstinstitut und der Schillerschule, die beide dem Eckgelände der Morgenstern- und der Garten-Straße gegenüber liegen, auf dem die Baugruppe zur Errichtung gelangt. Für die Anordnung der 1000 Sitzplätze, sowie von Kanzel, Altar und Orgel gilt als einzige Bedingung, daß Kanzel und Altar von allen Plätzen gut sichtbar sein sollen. Kosten für die Kirche 250 000 M. Hauptzeichnungen 1:200, dazu ein Schaubild. „Falls, wie beabsichtigt, einer der preisgekrönten Entwürfe zur Ausführung bestimmt wird, soll dem Verfasser die weitere Planbearbeitung, die Ausarbeitung der Werkpläne und die künstlerische Leitung des Baues übergeben werden.“ —

In dem Wettbewerb Beamtenwohnhausgruppen in Kalk bei Köln, hat das Preisgericht einstimmig entschieden, daß die beiden besten Entwürfe gleichwertig sind, und hat die ausgesetzte Preissumme wie folgt verteilt: 1000 M. dem Arch. A. Drexel für den Entwurf „Spring“; 1000 M. den Architekten Josef Schmidt und Paul Schaefer für Entwurf „Cöln-Kalk“; 600 M. dem Arch. Carl Schoene (Mit-arb. Arch. Heinr. Benoit) für den Entwurf „Idyll“, alle in Köln wohnhaft. Der Wettbewerb war auf im Stadt- und Landkreis Cöln geborene und ansässige Architekten beschränkt. —

In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Verwaltungsgebäude der Gemeinde Griesheim a. M. sind 260 (!) Arbeiten eingegangen. I. Preis von 1200 M.: Gebr. Ratz in Berlin; II. Preis von 900 M.: Hr. Fritz Schwarz in Offenbach; III. Preis von 600 M.: Hr. Alois Beck in Offenbach. Für je 400 M. angekauft die Entwürfe der Hrn. Ludw. Rest in Stuttgart; Karl Wagner in Frankfurt a. M. und C. F. W. Leonhardt in Gemeinschaft mit C. Schmidt und W. Wach in Frankfurt a. M. —

Brücken-Wettbewerb in Königsberg i. Pr. In dem von der Stadt Königsberg ausgeschriebenen Ideen-Wettbewerb für eine Ueberbrückung des großen Schloßteiches sind 43 Entwürfe eingegangen. Den I. Preis von 6000 M. erhielt der Entwurf „Organische Straßenverbindung“ der Hrn. Arch. Otto Zieler in Schöneberg und Dipl.-Ing. M. Salomonsen in Berlin; den II. Preis von 4000 M. die Arbeit mit dem Kennwort „So“ des Arch. Ernst Weinschenk in Berlin-Schlachtensee; der III. Preis von 2000 M. fiel bei Stimmengleichheit des Preisgerichtes durch das Los auf den Entwurf der Hrn. Reg.-Bmstr. Ludwig Wörnle und Reg.-Bfhr. Richard Wörnle in Stuttgart. Der bei der Ziehung des Loses ausgefallene Entwurf mit dem Kennwort „Herbst“ wurde zum Ankauf zum gleichen Preise von 2000 M. empfohlen. —

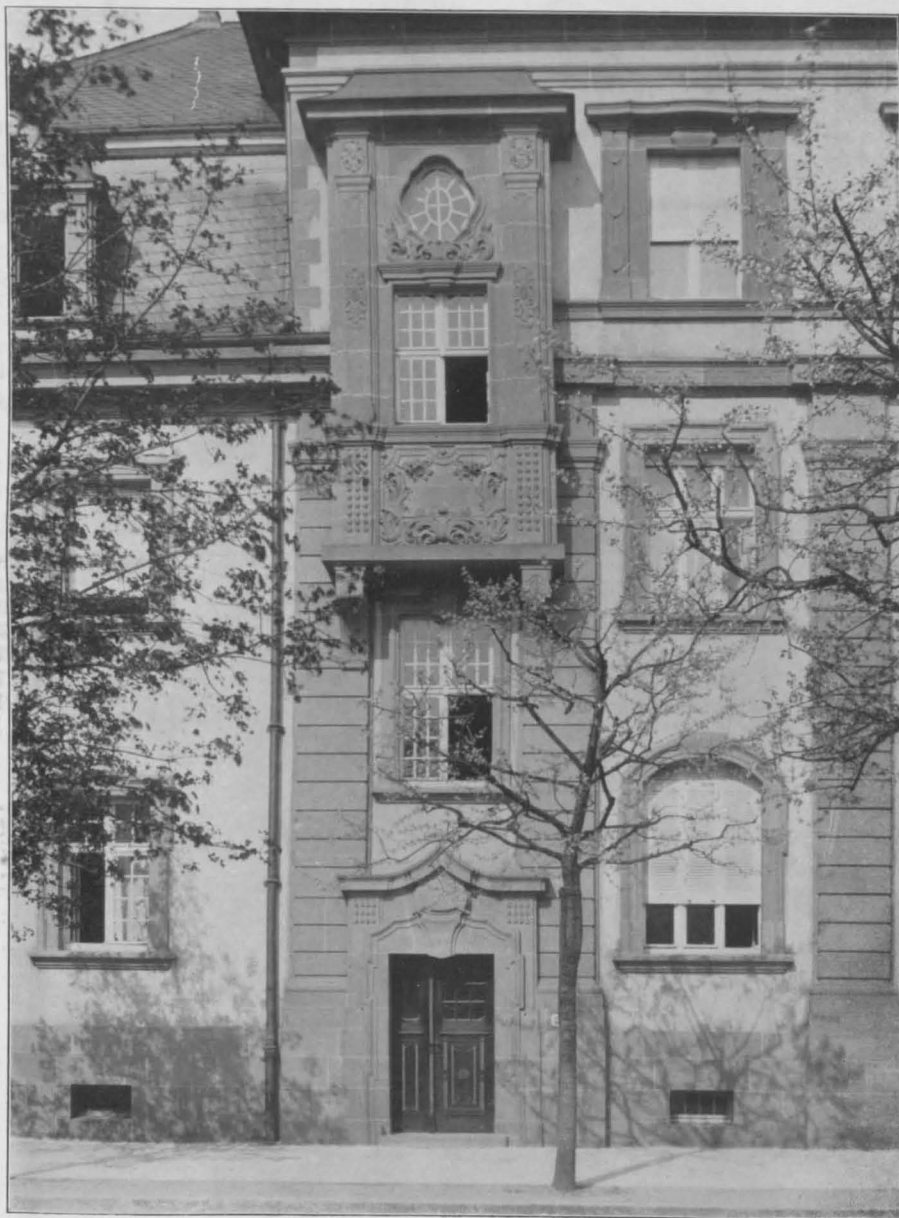
In dem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Gesellschaftshaus in Reutlingen, auf württembergische Architekten beschränkt, sind 86 Arbeiten eingelaufen. I. Preis von 2500 M.: Hrn. Rud. Lempp; II. Preis von 1500 M.: den Hrn. Walther Knoblauch und Otto Häcker; III. Preis von 1000 M.: Hrn. Hugo Keuerleber, sämtlich in Stuttgart. Das neue Gesellschaftshaus soll auf einem Gelände der Museums-Gesellschaft beim Hauptbahnhof erbaut werden. —

Wettbewerb Bismarckturm Bromberg. Gewinner des II. Preises ist Hr. Bauamtsarch. Wilhelm Rich. Wolf in Chemnitz. —

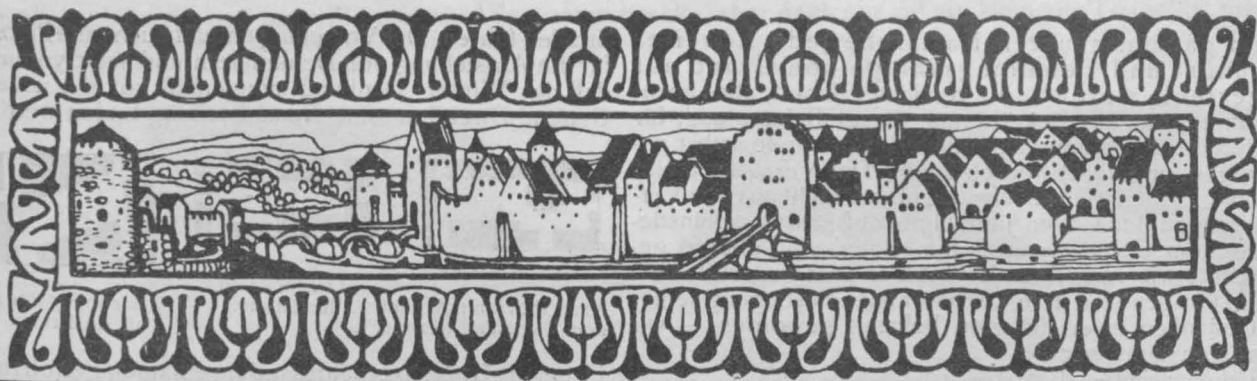
Inhalt: Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine. — Zur baukünstlerischen Ausgestaltung von Groß-Berlin. — Vom zehnten Tag für Denkmalpflege zu Trier. (Fortsetzung.) — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Fontaine Molière am Zusammenfluß der Rue Richelieu und der Rue Molière in Paris.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G.m.b.H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P.M. Weber, Berlin.



ERNEUBAUDES
GROSSH. BADI-
SCHEN GENE-
RAL-LANDES-
ARCHIVES IN
KARLSRUHE. *
ARCH.: PROF.
FRIEDR. RAT-
ZEL+INKARLS-
RUHE. * DER
EINGANG ZUR
GR.OBERRECH-
NUNGSKAMMER
U. WOHNUNG-
EINGANG AN
DER STABEL-
STRASSE. * *
≡DEUTSCHE≡
BAUZEITUNG
XLIII. JAHRG. 09
* * NO. 102. * *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. NO. 102. BERLIN, 22. DEZEMBER 1909.

Städtebaufragen in Karlsruhe. (Schluß aus No. 96.)

II. Vorschlag zur Bebauung des Geländes des Hauptbahnhofes in Karlsruhe von Architekt Heinrich Sexauer in Karlsruhe.

Hierzu die mit No. 96 vorausgeschickte Bild-Doppelbeilage.

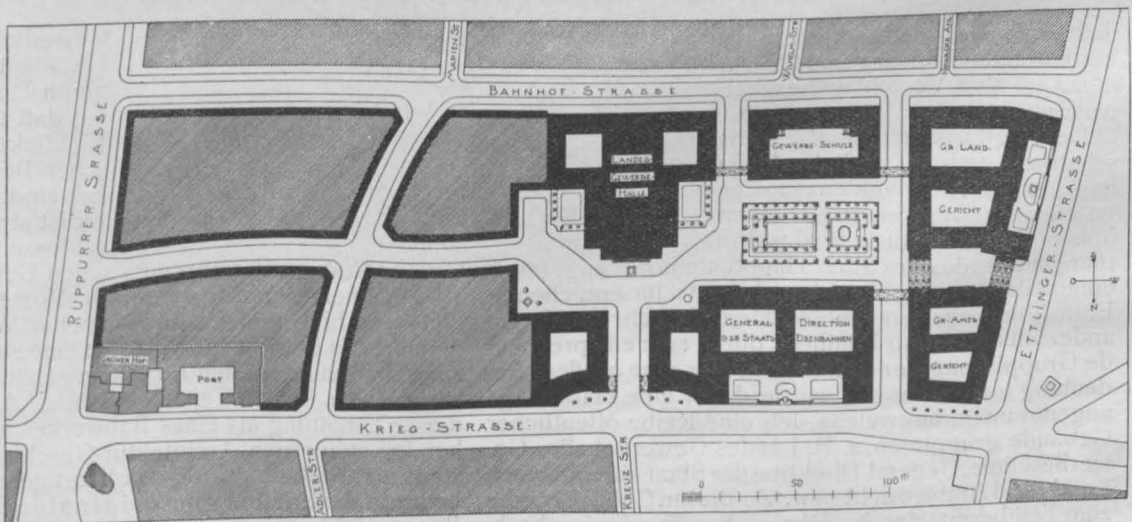
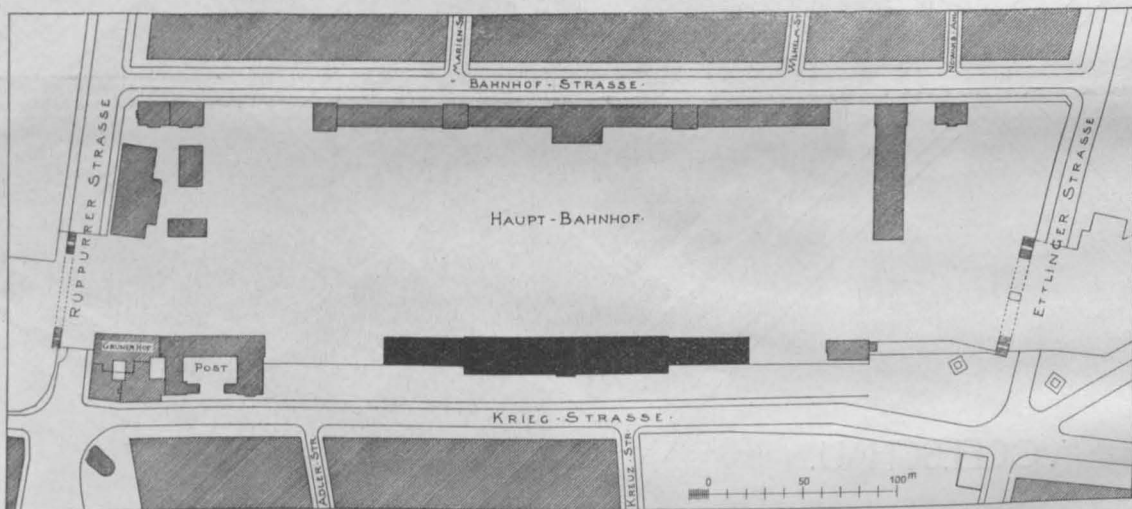


Über die Neuordnung der Bahnverhältnisse in und um Karlsruhe haben wir wiederholt berichtet (vergl. Jahrg. 1902 S. 201 ff., 1905 S. 181 ff.). Für unseren Fall kommt in Betracht, daß die rechtsrheinische Linie Frankfurt—Basel, die einen großen Teil des Durchgangsverkehrs England—Italien aufnimmt und welche bisher in

Lagerplätzen usw., die sich bis zur Artillerie-Kaserne Gottesau nach Osten erstrecken, frei. Für einen Teil dieses Geländes, den wertvollsten, den Teil zwischen Rüppur- und Ettlinger-Straße, hat Hr. Sexauer versucht, einen Bebauungsplan aufzustellen, der nach unserer Ansicht wohl geeignet wäre, die großen Ueberlieferungen in der Baugeschichte Karlsruhes, die bei Anlage des Marktplatzes begonnen wurden, fortzusetzen und der Stadt im Süden in Verbindung mit dem freien Platz zwischen Ettlinger-Straße und Beierheimer-Allee ein weiteres monumentales Zentrum zu geben.

Der Verfasser hat seine Vorschläge in einer Denkschrift niedergelegt, mit welcher er eine Anregung geben will, „daß nicht auch an dieser Stelle wie

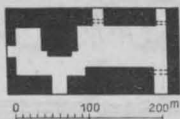
scharfem Bogen Karlsruhe durchschnitten, auf der Strecke Durlach bis Ettlingen eine flachere Linienführung erhalten hat, die eine Reihe von Mißständen, die sich bei der zunehmenden Dichtigkeit und Schnelligkeit des Verkehrs eingestellt hatten, beseitigt. Die Folge dieser flacheren Linienführung war die Verlegung des Hauptbahnhofes Karlsruhe um etwa 1 km nach Süden. Dadurch wird das jetzige Bahnhofsgelände zwischen Altstadt und Südstadt mit seinen Zufahrtslinien, Werkstätten,



Oben: Gegenwärtiger Zustand. Unten: Vorschlag zur Bebauung von Arch. Heinr. Sexauer in Karlsruhe.

im ganzen neueren Karlsruhe jede Erweiterungs- und Bebauungsanlage von Grund auf verfehlt werde“. Er verzichtet darauf, alles anzuführen, was zur Bekräftigung dieser Behauptung, für deren Bekräftigung eigentlich die Zustände selbst genügen, angeführt werden kann. Der Verfasser meint nur: „Sehen wir zunächst zu, ob wir nicht aus den Verirrungen der letzten Jahrzehnte auf städtebaukünstlerischem Gebiet herauskommen und eine ebenso gerechte wie vernichtende Kritik erspart werden kann“. Im übrigen sind dem Verfasser nach Festlegung seiner Gedanken zwei Arbeiten bekannt geworden — wir wissen nicht, wer die Urheber sind —, „die“, wie er schreibt, „seiner Befürchtungen leider rechtfertigten, in-

Straßen führen. Der Vorschlag enthält auch gute Plätze für die Aufstellung von Denkmälern und setzt voraus, daß das Winter-Denkmal sinngemäß vor der neuen General-Direktion seine Neuaufrichtung finden werde.



Neue Platzanlage nach dem Vorschlag Sexauer's.

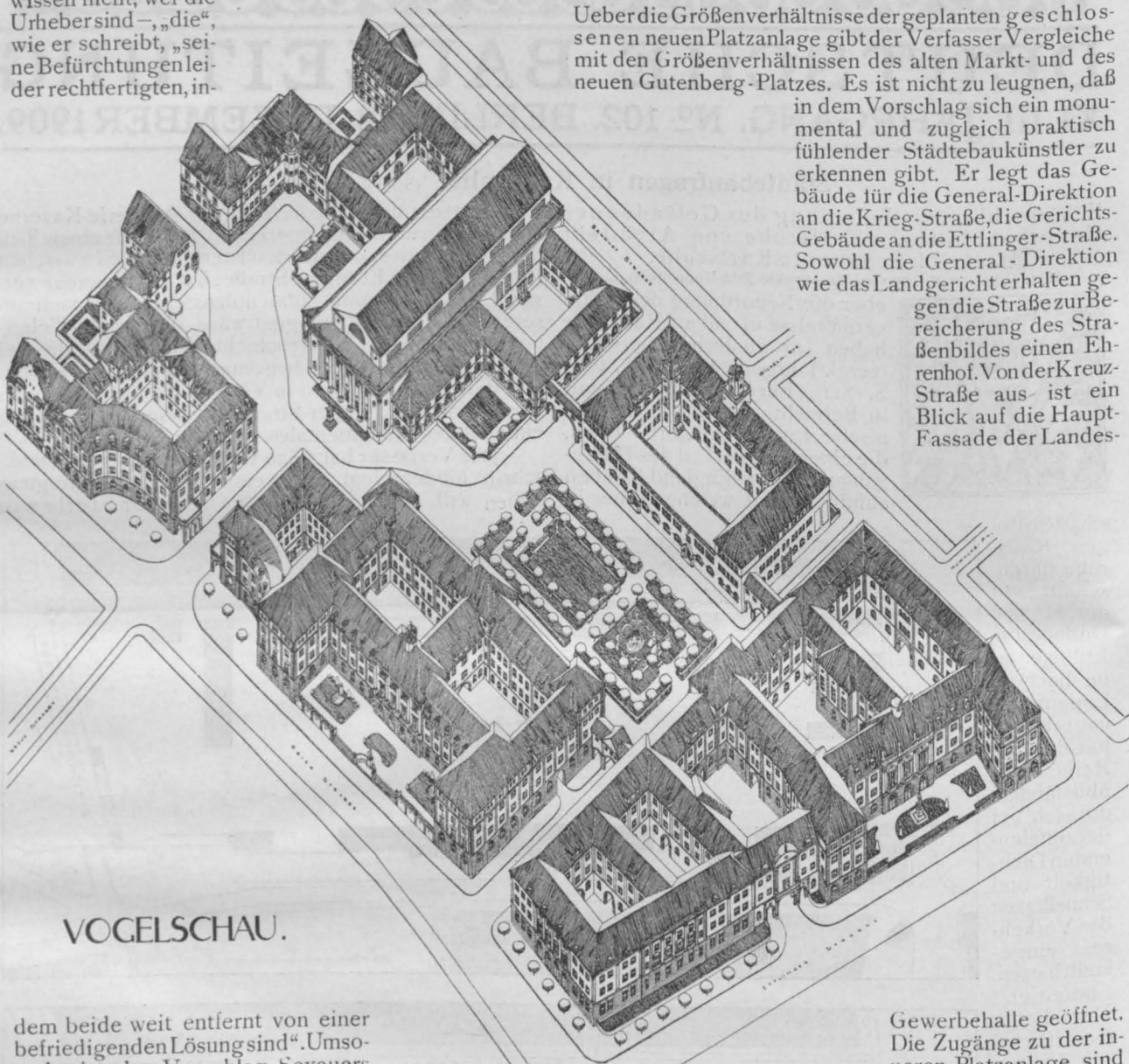


Marktplatz in Karlsruhe.



Gutenberg-Platz in Karlsruhe.

Ueber die Größenverhältnisse der geplanten geschlossenen neuen Platzanlage gibt der Verfasser Vergleiche mit den Größenverhältnissen des alten Markt- und des neuen Gutenberg-Platzes. Es ist nicht zu leugnen, daß in dem Vorschlag sich ein monumental und zugleich praktisch fühlender Städtebaukünstler zu erkennen gibt. Er legt das Gebäude für die General-Direktion an die Krieg-Straße, die Gerichts-Gebäude an die Ettlinger-Straße. Sowohl die General-Direktion wie das Landgericht erhalten gegen die Straße zur Bereicherung des Straßenbildes einen Ehrenhof. Von der Kreuz-Straße aus ist ein Blick auf die Haupt-Fassade der Landes-



VOGELSCHAU.

dem beide weit entfernt von einer befriedigenden Lösung sind“. Umso mehr ist der Vorschlag Sexauer's willkommen.

Dem Verfasser erscheint aus wirtschaftlichen wie aus städtebaukünstlerischen Gesichtspunkten eine Zentralisierung verschiedener öffentlicher Gebäude anstelle des Empfangsgebäudes des alten Hauptbahnhofes angezeigt, einerseits, um der Umgebung Ersatz für entgehende Einnahmen aus dem abgelenkten Verkehr zu bieten, andererseits, um dem Baublock durch eine entsprechende Gruppierung der Gebäude wieder eine größere Bedeutung zu geben. Es wurde daher eine Platzanlage angenommen, um welche sich eine Reihe öffentlicher Gebäude gruppieren, z. B. Landes-Gewerbehalle, Gewerbeschule, General-Direktion der Staatseisenbahnen, Land- und Amtsgericht usw. Zu diesen Gebäuden, die zum Teil bereits der Ausführung harren oder in absehbarer Zeit nötig werden, sollen zweckmäßig geleitete

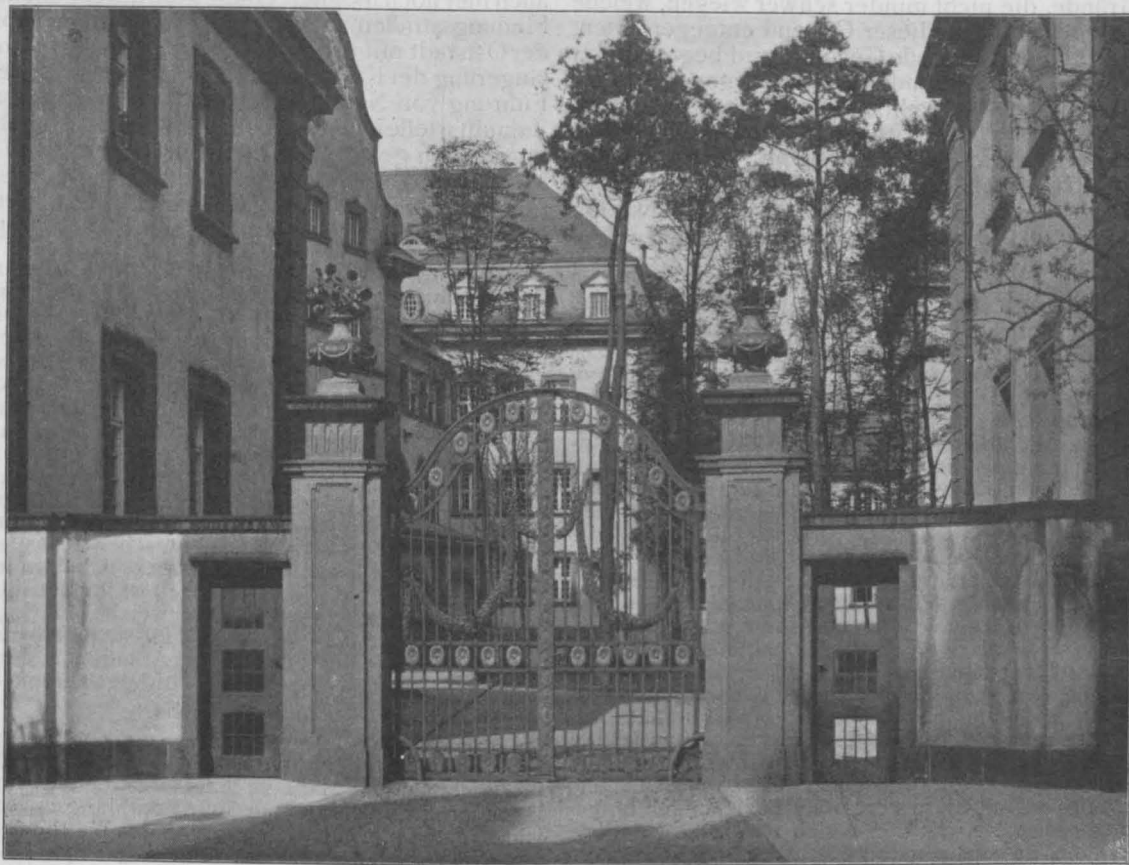
Gewerbehalle geöffnet. Die Zugänge zu der inneren Platzanlage sind so, daß überraschende Einblicke von künstlerischer Bedeutung möglich sind. Die Architektur ist streng, ruhig, geschlossen. Es atmet die

Gesamt-Anlage Weinbrenner'schen Geist.

Miteinem Umstand rechnet der Vorschlag Sexauer's nicht und hierin dürfte ihm mancher Widerstand begegnen. Es besteht in Karlsruhe eine starke Strömung zur Erhaltung des alten Empfangsgebäudes, eines Werkes aus der besten Zeit Eisenlohr's. Auch wir haben dieser Erhaltung als eines Bauwerkes, das in der bleibenden steinernen Architektur-Geschichte der Hauptstadt nicht fehlen dürfte, das Wort geredet, aber wohl bemerkt, der Erhaltung des originalen Eisenlohr'schen Baues, nicht seines späteren, gänzlich gefühllosen und unkünstlerischen Umbaues. Wir glauben nicht, daß es

unmöglich sein würde, Eisenlohr und Sexauer in zweckmäßiger und künstlerischer Weise miteinander zu verbinden.

aber doch nur auf ein kleineres Teilgebiet des großen Bahngeländes, welches nach Verlegung des Haupt-Bahnhofes frei wird. Der größere Teil dieses Gebietes,



Einfahrtstor zwischen den Wohnhäusern an der Stabel-Straße.



Einfahrtstor an der Hilda-Promenade.

Die Neubauten des großherz. badischen General-Landes-Archives, der Oberrechnungskammer und des Verwaltungs-Gerichtshofes in Karlsruhe. Architekt: Prof. Friedrich Ratzel † in Karlsruhe.

Soweit die in hohem Grade beachtenswerten Anregungen Sexauer's. Indessen, so dankenswert sie sind, so beschränken sie sich zwar auf ein sehr wichtiges,

der sich wie ein Keil zwischen die Ost- und die Südstadt schiebt und bisher jede unmittelbare Verbindung zwischen beiden aufgehoben hat, harret noch der Bear-

beitung vom Standpunkt eines gepflegten Städtebaues. Hat das Gebiet auch nicht die monumentale Bedeutung wie das von Sexauer bearbeitete, so sind es doch andere Gründe, die nicht minder schwer wiegen, welche einem Gehenlassen in dieser Gegend entgegenstehen. Das hier in Frage stehende Gelände wird begrenzt von der Rüppurer-, der Wieland- und der Morgen-Straße im Westen, von der Winkelmann-Straße im Süden, von der verlängerten Wolfartsweierer-Straße im Osten und von der verlängerten Krieg-Straße im Norden. Weder das nördlich benachbarte Gelände der Gottesauer Vorstadt noch das südlich benachbarte Gebiet bis zum neuen Rangier-Bahnhof haben eine Aufteilung erhal-

ten, die den Forderungen eines Städtebaues entspricht, der nur ein Weniges mehr als die Befriedigung des nacktesten Bedürfnisses fordert. Und doch wäre es auch hier noch möglich, einige gute durchgehende Verbindungsstraßen zu schaffen, etwa durch Verbindung der Oststadt mit dem neuen Haupt-Bahnhof, durch Verlängerung der Kronen- und der Waldhorn-Straße, durch Führung von Nord-Süd-Verbindungen usw. Auf diese Zukunftsstelle in der baulichen Entwicklung Karlsruhes, für die sich gewiß auch noch ein weiterer baulicher Mittelpunkt schaffen ließe, sei die Aufmerksamkeit gelenkt. Ihre städtebaukünstlerische Gestaltung wäre eines örtlichen Wettbewerbes wert. — H. —

Literatur.

Städtebau-Studien von Otto Bünz. 47 Tafeln Groß-Oktav mit etwa 100 Aufnahmen, 6 Tafeln mit 12 Stadtplänen in Lichtdruck. Darmstadt. Zedler & Vogel, Preis 6 M. —

Von der Sammlung von zus. 53 Tafeln, die Bünz zu einem handlichen Oktav-Bande vereinigte, will uns die kleine Gruppe von 12 Stadtplänen als der wertvollere Teil erscheinen. Die Pläne von Kempten, Landshut, Kaufbeuren, Memmingen in Bayern, sowie Freistadt, Enns, Linz, Wels, Stein, Krems, Steyr und St. Pölten in Nieder- und Oberösterreich, in welchen die Monumentalgebäude und die Bauwerke, welche eine Straßen- oder Platz-Physiognomie hervorrufen, ausgezeichnet sind, enthalten eine Fülle von Studienmaterial für den künstlerischen Städtebau. Diesem Studium kommt der Verfasser durch 2 Umstände entgegen: einmal durch ein jedem Städteplan beigefügtes Verzeichnis der Monumentalbauten, sodann aber auch durch Buchstaben und Pfeilrichtungen, welche die Standpunkte anzeigen, von welchen der Verfasser Ansichtsskizzen aufgenommen und der Sammlung einverleibt hat. Durch diese Beziehungen zwischen Städteplan und Städtebild erhalten die flotten Darstellungen ihren besonderen Wert. Es wäre nicht unerwünscht gewesen, wenn in einem kurzen Vorwort auf diese wertvollen Beziehungen hingewiesen worden wäre. Es dürfte sich für eine Neuauflage der vielleicht zu ergänzenden Sammlung empfehlen, dem Plan einer Stadt unmittelbar auch die Platz- und Straßenbilder aus derselben folgen zu lassen. Jedenfalls verdient die kleine, ansprechende Sammlung in ihrer schönen Darstellung die Aufmerksamkeit der Fachgenossen in besonderem Maße. —

„Die Konkurrenzklauseln der technischen Privatbeamten“ nennt sich eine Broschüre, die vom „Deutschen Techniker-Verband“, Berlin SW. 68, herausgegeben worden ist (Preis 30 Pfg.). Die Schrift, deren Verfasser ein in der Praxis stehender Ingenieur ist, behandelt diese wichtige Frage nicht allein vom juristischen, sondern vor allen Dingen vom volkswirtschaftlichen, ethischen und sozialen Standpunkt aus. Insbesondere wird der Nachweis zu führen versucht, daß die Klauseln in keiner Hinsicht für den Unternehmer den gewollten Zweck erfüllen. Wenn aber die Klauseln nicht einmal ihren Zweck erfüllen, dann besteht auch kein Grund, diese weiterhin den Privatbeamten von rechtswegen aufzuerlegen. Deswegen fordert der Verfasser die vollständige Abschaffung der Konkurrenzklauseln. Außer auf diesen Teil der Abhandlung ist noch auf die größere Sammlung von solchen Klauseln zu verweisen, die heute in der Industrie gebräuchlich sind. Den technischen Privatbeamten ist die Kenntnis dieser Schrift zu empfehlen; darüber hinaus ist aber das Studium auch für den Volkswirt, Juristen oder Parlamentarier von Wert. —

Vermischtes.

Ausstellung von Meisterwerken mohammedanischer Kunst München 1910. Die organisatorischen und baulichen Vorarbeiten für die Ausstellung werden so energisch gefördert, daß erhofft werden kann, daß die Ausstellung bei ihrer Eröffnung im Mai 1910 ein abgerundetes Gesamtbild darstellen wird. Die Kommissare haben bereits den größten Teil Europas bereist und ein derartig reiches und kostbares Material für München gewonnen, daß die volle Durchführung des Programmes gesichert erscheint. Die hier zum ersten Male erfolgende Zusammenstellung der wichtigsten Kunstdenkmäler der mohammedanischen Welt, insbesondere aus ihrer großen Vergangenheit, dürfte als ein kunst- und kulturgeschichtliches Ereignis der Ausstellung München 1910 ein internationales Interesse verleihen. Bei der überaus verfeinerten Kultur der Blütezeit mohammedanischer Völker und Höfe waren alle Dinge zu Gebilden edelster Kunstform ausgestaltet worden. Daher wird die Ausstellung auch Waffen, Kanonen, Zelte, Fahnen, Standarten, Sättel, Geschirre, Trophäen, Bücher, Musikinstrumente, Stoffe, Kostüme usw. in großer

Fülle umfassen und hierdurch, wie durch Einbeziehung der verschiedenen Beuten aus den Türkenkriegen, in denen ja auch Bayern eine hervorragende Rolle gespielt hat, die Teilnahme weiter Volkskreise fesseln. Ein Kreis Münchener Künstler ist mit den Entwürfen zur Ausgestaltung der Hallenbauten und zur Materialgruppierung beschäftigt.

Die große Prinz Ludwighalle wird nach Entwürfen von Prof. Dr. Theod. Fischer zu einem Festsaal umgewandelt. Großes Interesse dürfte im Südpark die Ansiedelung orientalischer Handwerker finden, welche bereits in Konstantinopel und Kleinasien angeworben worden sind, um hier in einem architektonisch entsprechend ausgestalteten Gebäude ihre heimischen Kunstfertigkeiten, z. B. Teppichknüpfen und -weben, Arbeiten in Seide, Baumwolle, Metall, Gold und Silber im Betrieb vorzuführen. Die Handwerker-Kolonie, welche Männer, Frauen und Kinder umfaßt, wird in dem für sie eigens zu errichtenden Gebäude mit zugehörigen Arkaden, Höfen, Werkstätten, Küchen usw. ein buntes Bild gewähren. —

Wettbewerbe.

Erleichterungen für die Teilnehmer an Wettbewerben. Der von den Stellen, welche Wettbewerbe ausschreiben, in zunehmendem Maße beobachtete Brauch, die Unterlagen nur gegen oft nicht geringe Bezahlung zu versenden, ist allgemein als eine Erschwerung des Wettbewerbs-Verfahrens empfunden worden. Um daher den Lesern der „Deutschen Bauzeitung“ das Urteil über den Entschluß zur Teilnahme an einem Wettbewerb zunächst ohne Erwerb der Unterlagen zu erleichtern, werden wir vom neuen Jahre ab im Anzeigenteil unserer Zeitung unter „Wettbewerbe“ von allen Preisausschreiben, die bei uns zur Anzeige kommen, das Wesentlichste der Bedingungen, soweit unlich mit Lageplänen, wiedergeben, um so den Lesern auf kürzestem Wege ein Urteil darüber zu ermöglichen, ob Art und Bedingungen der gestellten Aufgabe sie anregen können, am Wettbewerb teilzunehmen und ob sich die Auslagen für die Unterlagen rechtfertigen. —

Einen Wettbewerb zur Erlangung von mustergültigen Entwürfen für Kleinwohnungen im Kreise Siegen zum Zwecke der Erhaltung und Förderung der heimischen Bauweise im Siegerlande erläßt der Kreisausschuß unter den im Regierungsbezirk Arnsberg ansässigen Architekten zum 15. Febr. 1910. Es gelangen 3 Preise von 600, 400 und 250 M. zur Verteilung; Ankäufe für je 100 M. vorbehalten. Unter den Preisrichtern die Hrn. kgl. Brt. Kruse und Stadtbaurat Scheppig in Siegen, Prov.-Brt. Tiedtke und Arch. Klemp in Dortmund, sowie als Ersatzleute die Hrn. Ing. Fr. Menne in Weidenau und Arch. Markmann in Dortmund. Unterlagen durch das Kreisausschußbureau Siegen. —

Wettbewerb Schulbauten Frankfurt a. M. Der Magistrat hat nachträglich die hierzu vom Preisgericht empfohlenen Arbeiten „Herbst“ des Hrn. C. F. W. Leonhardt und „Platzbildung“ des Hrn. Fr. Geldmacher in Frankfurt angekauft. —

In einem engeren Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Krüppelheilanstalt des „Vereins für Krüppelfürsorge“ in Wiesbaden liefen 9 Arbeiten ein. Die Entwürfe der Hrn. H. Böhling in Mainz-Gonsenheim und P. A. Jacobi in Wiesbaden wurden vom Preisgericht zum Ankauf empfohlen, in dem die einzige Auszeichnung bestanden zu haben scheint. Unter den Preisrichtern Hofmann-Darmstadt, Grässel-München, Habich-Stuttgart, Ravenstein-Frankfurt a. M., Müller-Wiesbaden und Grün-Wiesbaden. —

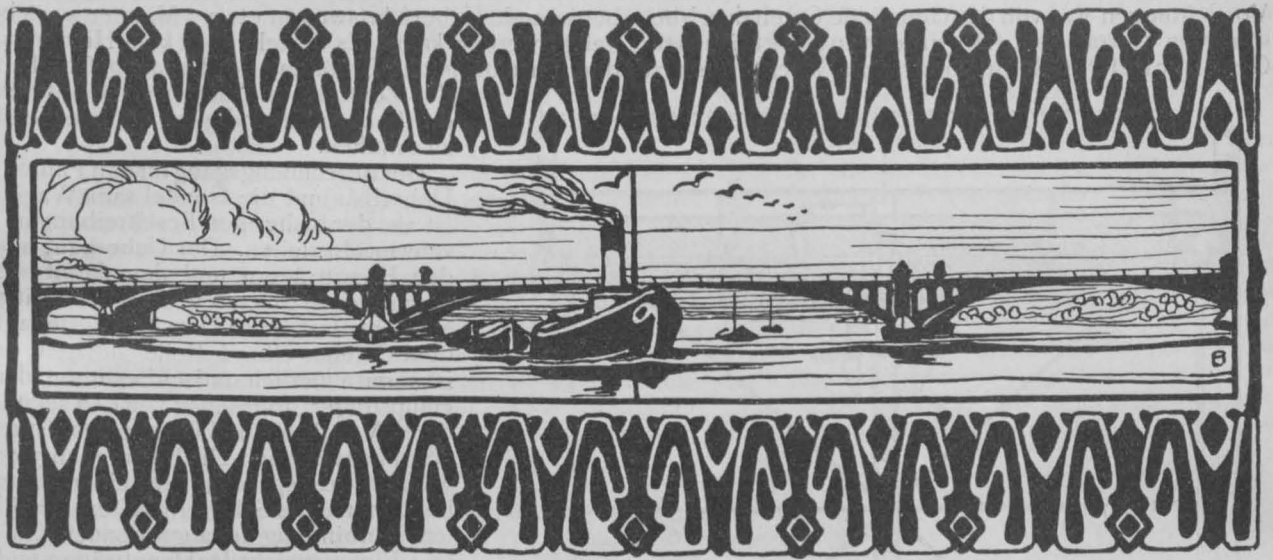
Inhalt: Städtebaufragen in Karlsruhe. (Schluß.) — Literatur. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Abbildungen: Die Neubauten des großherzoglich badischen General-Landes-Archives, der Oberrechnungskammer und des Verwaltungsgerichtshofes in Karlsruhe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Der Neubau der großherz. badischen Oberrechnungskammer (Einzelheiten) in Karlsruhe.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G.m.b.H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



ITERATUR.*KAUFHAUS
 DER ARBEITER-KOLO-
 NIE REUTLINGEN. NACH
 DEM ENTWURF DES AR-
 CHITEKTEN PROF. DR.
 THEODOR FISCHER IN
 MÜNCHEN.*AUS: „DAS
 ARBEITERWOHNHAUS“.
 HERAUSGEGEBEN VON
 KARLWEISSBACH† UND
 WALTER MACKOWSKY.
 *VERLAG VON ERNST
 WASMUTH, A.-G., BER-
 LIN W. 8. * * * * *
 ═══ DEUTSCHE ═══
 * * BAUZEITUNG * *
 XLIII. JAHRGANG 1909
 * * * NO. 103. * * *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. N^o 103. BERLIN, 25. DEZEMBER 1909.

Schwebefähre über die Oste bei Osten.

(Schluß aus No. 97.) Hierzu die Abbildungen Seite 700.



Der Wagen, s. d. Abbildg. 7, ist vier-räderig, hat 1200 mm Raddurchmesser und besitzt einen starken, rechteckigen und doppelwandigen Rahmen mit mittlerem, ebenfalls doppelwandigem Längsträger, der an den Ecken unter Durch-führung der lotrechten Rahmen-schenkelmitten zu Radkästen aus-gebildet ist, in denen die kurzen

Radachsen aus Stahl fest lagern. Die Laufräder rotieren mit Phosphorbronze-Buchsen um diese Achsen. Seitlich nach dem Wagenmittel zu und etwas über Radachse erhöht sitzt auf dem vorgenannten mittleren Längsträger je ein Elektromotor in der Wagenlängs-achse, welche von der an den zahlreichen Querrahmen des Brücken-Ueberbaues befestigten Silicium-Bronze-Fahrdrahtleitung ihren Strom erhalten. Die ver-längerte Achse des Elektromotor - Ankers trägt etwa in der Mitte zwischen Motor und Laufradachse eine Schnecke, die eine darunter befindliche, mit Schnecken-rad armierte, parallel zur Radachse verlaufende und beiderseits in Ritzel endende Querwelle bewegt. Das Schneckenrad ist aus Phosphorbronze, die Schnecke aus geschnittenem Stahl hergestellt. Die Aufnahme der Achsialkräfte erfolgt durch Kugellager. Das ganze Ge-triebe läuft in Öl und ist staubsicher in ein gußeiser-nes Gehäuse eingebaut. Die vorgenannten Ritzel grei-fen an den beiderseitigen Laufrädern, welche nach in-nen fast ebenso große, angegossene Stirnräder tragen, in letztere ein und setzen hierdurch die Laufräder in Bewegung. Da nicht ausgeschlossen ist, daß die bei-den Wagenmotoren ungleich arbeiten, wodurch Stö-rungen in der Fortbewegung des Wagens entstehen wür-den, geht an jedem Laufrad noch vor dem Ritzel ein Ke-gelrad-Vorgelege zu den Laufrädern der zweiten Rad-achse, die mit ganz denselben vorhin beschriebenen Be-wegungs-Vorrichtungen versehen ist. Zwischen Mo-tor und Schnecken-Antrieb ist auf jeder Ankerachse eine gleichzeitig als Kuppelung dienende Bremsschei-be mit beiderseitigen hölzernen Klemmbacken auf-ge-steckt, welch' letztere nach Unterbrechung des Arbeits-stromes und infolge eines an einem längeren Hebel wir-kenden Belastungsgewichtes die Bremsung der An-triebswelle automatisch betätigen. Die Ein- bzw. Aus-schaltung der Motoren wird durch einen auf der Fahr-bühne montierten Serien-Parallel-Kontroller bewirkt.

Bei dieser Schaltung wird ein fast stoßfreies Anfahren bei geringstem Stromverbrauch ermöglicht.

Für den Fall, daß die beiden Elektromotoren ver-sagen, können vom Führerstand aus durch 2 Ketten-züge unter Vermittelung eines Stirnrad-, eines Kegel-rad-Vorgeleges und des bei Gelegenheit des Elektro-motors beschriebenen Schneckenantriebes die Haupt-Antriebswellen der Laufräder ebenso wie durch den Elektromotoranker, wenn auch langsamer, in Bewegung gesetzt werden. Da bei Arbeitsstrom nur durch diesen mittels eines Elektromagnetes die Bremsung der Anker-welle hinten an gehalten wird und bei Stromlosigkeit die Bremsung durch Hebelgewicht erfolgt, muß bei Handbetrieb noch eine Vorrichtung getroffen sein, durch welche gleichzeitig der Triebbradeingriff für Hand-betrieb und die Hebung jenes Hebelgewichtes erfolgen. Diese wird durch einen besonderen Kettenzug vom Führerstand bedient.

Kurz vor den aufgebogenen Gleis-Enden sind an diesen Strom-Endausschalter angebracht, die durch Kontakthebel des Wagens zur Wirkung kommen. So-wie der Strom ausgeschaltet ist, kann der Wagen nur noch einen kurzen, wenige Zentimeter messenden Weg zurücklegen. Sollte er ausnahmsweise doch noch weiter vordringen wollen, so hindern ihn zwei an die Schienenträger konsolartig angebrachte wagrechte Luftpuffer. Das sind 2 kurze Gußzylinder von ent-sprechendem Durchmesser, mit Kolben und Kolben-stange, welch' letztere an ihrem äußeren Ende eine Pufferplatte trägt. Der Kolben wird in seiner äußersten Stellung durch 2 äußere kräftige Spiralfedern gehalten, die von Führungsstangen, die zugleich als Führung der Pufferplatten dienen, gehalten werden. Stößt nun der mit Puffern versehene Wagen noch mit größerer leben-diger Kraft auf die Stoßplatte des Luftpuffers, so be-wegt sich der Kolben, von einem Luftpolster gehindert, allmählich nach innen, indem durch ein seitlich am Zylinderboden vorhandenes kleines Luftloch die ge-preßte Luft, wenn auch in kleiner Menge, jedoch mit großer Geschwindigkeit, entweicht. Auf diesem Weg wird die Stoßkraft des Wagens unschädlich aufgehoben.

Der zur Bewegung des Wagens erforderliche Strom wird von einer kleinen, am Ostener Ufer errichteten Zen-trale geliefert. Die Herstellung dieser Zentrale, einschl. der Lieferung der beiden 10pferdigen, direkt gekup-pelten Petroleum-Motoren und Dynamomaschinen, aller inneren und äußeren Stromleitungen und Regulierungs-

Vorrichtungen war von der Gemeinde Osten durch besonderen Vertrag der „Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft“ in Berlin übertragen. Nach diesem ist

betragende Ueberfahrtsweg in etwa 3 Minuten zurückgelegt werden kann. Es besteht aber kein Hindernis, durch nachträgliche Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Zentrale und der Antriebmotoren die Fahrgeschwindigkeit entsprechend zu erhöhen.

Der Berechnungsgang für den Fahren-Ueberbau und die Gondel samt Wagen ist aus der bisherigen Beschreibung unschwer abzuleiten. Der Ueberbau, aus den Hauptträgern und den damit fest verbundenen Stützen bestehend, besitzt auf dem Basbecker Ufer 2 Rollenaufleger; er ist somit äußerlich statisch bestimmt, der Hauptträger, abgesehen von den sekundären Vertikalen und Diagonalen, ist es aber auch innerlich. Die Bestimmung der größten Beanspruchungen seiner Stäbe bot daher keine Schwierigkeiten, sobald jene Verbindung der angreifenden Kräfte — Eigengewicht des Hauptträgers und des Gondelfahrzeuges, Verkehrslast des letzteren, Wind seitlich oder in Fahrrichtung auf die Gesamtanlage bei Verkehr oder ohne Verkehrslast — gefunden war, welche die größte Beanspruchung des einzelnen Stabes bewirkt. Die beiderseitigen Portale sind aber äußerlich einfach statisch unbestimmt und es mußte zunächst der auf die beiden Stützenfundamente wirksame, wagrechte Schub bestimmt werden, ehe es möglich war, die Höchst-Beanspruchungen der einzelnen Stäbe, wie im Falle der Hauptträger, zu bestimmen. Die Längs- und Querträger wurden in der üblichen Weise unter Annahme eines auf 2 Stützen frei aufliegenden Trägers bei größter Belastung berechnet, die Gondel als ein in 4 Punkten aufgehängtes räumliches Fachwerk. Die Fachwerk-Verbindung der Gondel mit dem Wagen, welche außer den lotrechten Lasten noch die Windkräfte aufzunehmen hat, wird von letzteren auf Biegung beansprucht, da sie mit dem Wagen in starrer Verbindung steht. Die aus den lotrechten Lasten folgenden Druck- und Zugspannungen der Stäbe erhalten daher durch die Windkräfte Zusatzspannungen und die Stäbe selbst damit größere Querschnitte. Die Anordnung des Windträgers ist schon im Vorhergehenden beschrieben worden, desgl. die Uebertragung der Windlasten des Ueberbaues auf die Stützenfundamente. Seine Berechnung ist dieselbe, wie die eines statisch bestimmten Fachwerkträgers, in dessen Knoten konzentrierte Lasten angreifen; nur daß hier der Träger wagrecht liegt und die Knotenlasten durch Windkräfte ersetzt werden. Hinsichtlich der Berechnung der Stützenfundamente kann auf das an früherer Stelle Gesagte verwiesen werden.

Zur Dimensionierung des Wagens ist noch nachzutragen, daß seine Räder, deren Lagerung und das Radgestell auch für den Fall entsprechend zu bemessen waren, daß durch starke Windstöße eine einseitige Entlastung und entsprechende Mehrbelastung der anderen Seite eintreten und die gesamte Last somit nur auf ein Räderpaar verteilt werden könnte. Ein Abheben des Wagens von den Schienen verhindert unter allen Umständen

das beträchtliche Eigengewicht des Wagens. Gleichzeitig befindet sich unter jedem Lauftrad innen eine mit dem Wagengestell in fester Verbindung stehende

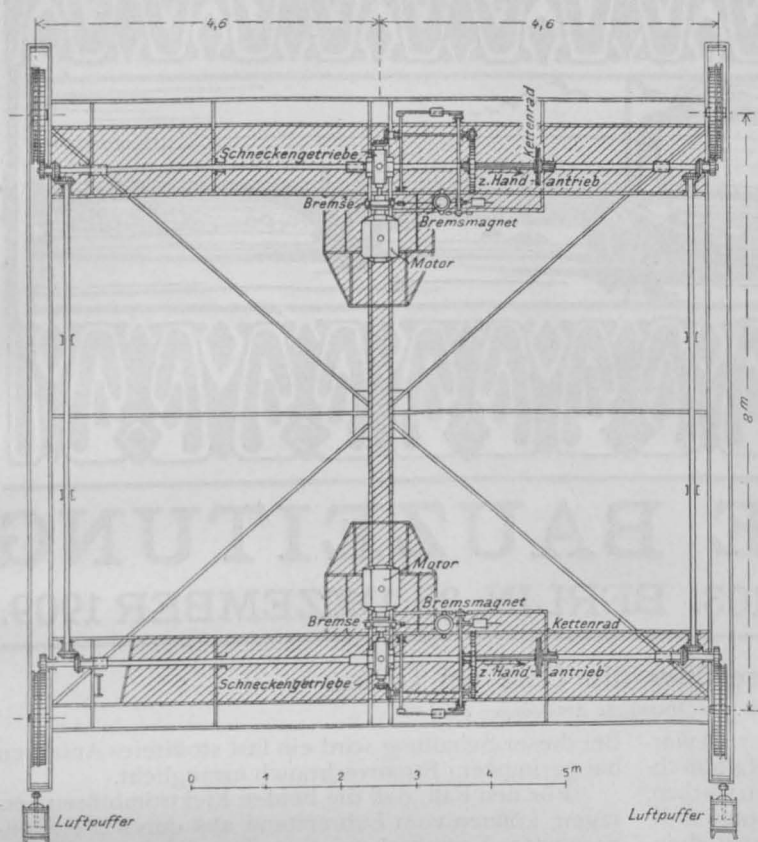


Abbildung 7. Grundriß des Laufwagens der Schwebefähre.

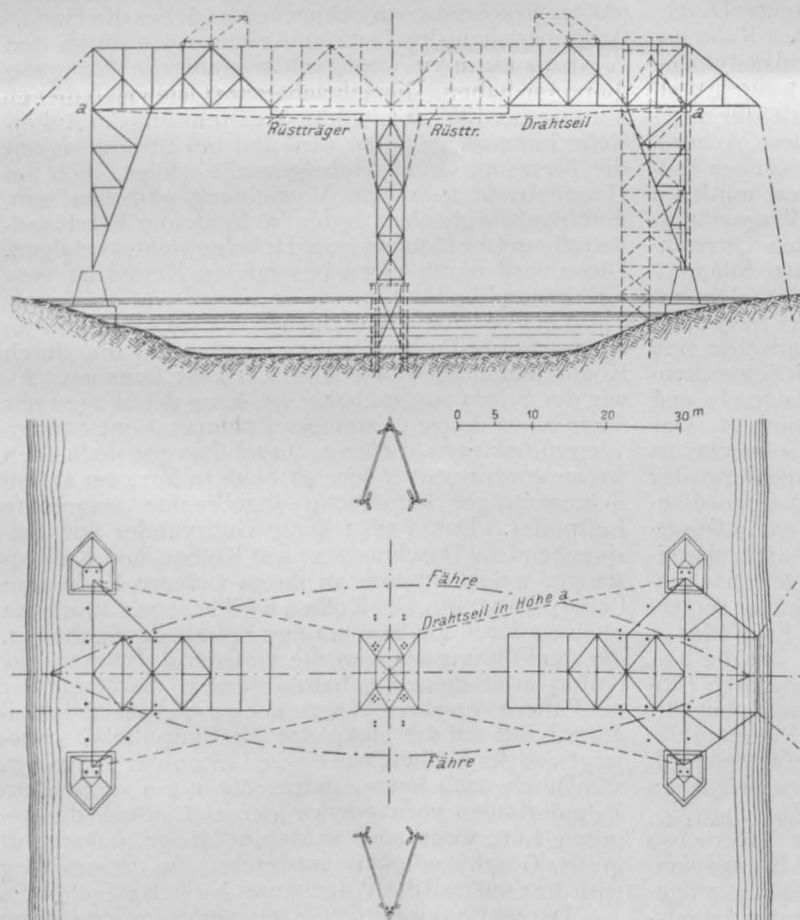


Abbildung 8. Darstellung des Montage-Vorganges.

die zur Verfügung stehende Stromstärke so bemessen, daß die voll belastete Fähergondel mit einer größten Geschwindigkeit von 0,5 m/Sek. bewegt und der rd. 80 m

wagrechte, doppelflanschige Stahlrolle, welche auf einer zwischen Laufschiene und Schienenträger nach innen fest eingebauten, wagrechten Kopfschiene rollt. Ihr Zweck ist zu verhüten, daß beim Schlingern des Wagens, oder durch seitliche Windkräfte, ein Anpressen der Laufradflanschen an die Laufschiene erfolgt, wodurch große Widerstände in der Wagenbewegung eintreten würden.

Die gesamte Eisenkonstruktion des Ueberbaues, der Gondel, ihrer Aufhängung, sowie des Radgestelles ihres Wagens ist aus basischem Thomaseisen, die Auflager auf den 4 Stützenfundamenten und die Arretierung der Gondel an den Ländemauern sind aus Gußstahl angefertigt. Die Festigkeit des Flußeisens und Stahles mußte den Normalbedingungen für die Lieferung von Eisenkonstruktionen für Brücken und Hochbau (aufgestellt vom „Verbande Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“, dem „Verein Deutscher Ingenieure“ und dem „Verein Deutscher Eisenhüttenleute“) entsprechen. Das Eisen- und Stahlgewicht des Ueberbaues beträgt etwa 252 t, der Fährsamit Wagen und Fahrmechanismus 34 t. Zur Herstellung der vier Stützenfundamente waren etwa 300 cbm Boden zu fördern; außerdem waren rd. 560 cbm Stampfbeton 1 : 3 : 6 und rd. 160 cbm Fichtenholz zu Spundwänden und Ramm-pfählen erforderlich.

Die Montage der beiden Portale und der nächsten Knotenpunkte des Hauptträgers (vergl. die Abbildgn. 8 bis 10) erfolgte zwischen Holzgerüsten mit anschließender Freimontage, welche durch kräftige Rückankerung der Obergurt-Enden zum Erdboden mittels starker an Betonklötzen befestigter Drahtseile ermöglicht wurde. Von einem eisernen Hilfsgerüst mit Holzunterbau in Mitte der Stützweite wurden dann Gerüstpodien zu den gegenüberliegenden, von den Portalen aus bereits montierten, 16 m langen Kragarmen der Hauptträger geschlagen und über diesen dann die Lücken des Ueberbaues geschlossen.

Durch die Rüstungen an den Ufern und in Strommitte war der Schiffsverkehr während des Fahrenbaues in keiner Weise behindert. Zum Schutz der Rüstungen gegen Schiffsrammungen waren Duedalben vorgeschlagen. Während der ganzen Montagezeit hatte ein bemannter und stets unter Dampf befindlicher 60pferdiger Schleppdampfer der Unternehmung den Wahrschaudienst und das Schleppen der vorbeikommenden

Schiffe bis außerhalb des Bereiches der Montagegerüste kostenlos zu übernehmen. Für den Schiffsverkehr während der Montage hatte die kgl. Wasserbauinspektion eine wasserpolizeiliche Verordnung erlassen, die allen beim Bau gegebenen Möglichkeiten Rechnung trug, sodaß trotz des sehr lebhaften Schiffsverkehrs kein ernsterer Bauunfall vorkam.

Gondel, Wagen und ihre Verbindung wurden an dem für diesen Zweck geeignetsten Platz zwischen dem Basbecker Portal montiert. Sämtliches Baumaterial für die Schwebefähre wurde nämlich auf der Eisenbahn zur Station Basbeck Ost und von hier aus mittels Fuhrwerk auf einer kurzen Landstraße ans linke Oste-Ufer, das für den rechtsseitigen Ueberbau erforderliche aber auf Schuten über die Oste zur Baustelle gebracht. Die Hebung der Eisenteile und den Transport zur Verwendungsstelle besorgten zwei fahrbare Dericks, deren breitspuriges Gleis mit fortschreitender Montage auf die Obergurte des Ueberbaues aufgelegt wurde.

Die Kosten des Ueberbaues samt Fahrgondel und die des Unterbaues stellten sich zusammen auf M. 148 000. —

Hierzu die Kosten der Zentrale samt allen elektrischen Einrichtungen und Leitungen „ 32 000. —
zus. M. 180 000. —

Hierzu kamen noch die Kosten für die beiderseitigen Weganschlüsse und für die Ablösung der alten Fähre von deren Inhaber. Die jährliche Unterhaltung der Schwebefähre und der Betrieb werden nach überschläglicher Berechnung etwa M. 6000 erfordern. Die Fäherentaxe beträgt, soweit bisher bekannt, 5 Pf. für die Person und 50 bis 80 Pf. für das Fuhrwerk je nach Art desselben. Bei dem regen Verkehr zwischen den Fluß-Ufern dürfte der Zeitpunkt nicht zu fern liegen, wo das gesamte Baukapital amortisiert ist und der Gemeinde Osten eine jährliche Rente erwächst.

Die Kosten einer Drehbrücke wurden zu M. 420 000 überschläglich berechnet, die Betriebs- und Unterhaltungs-Kosten würden bei dem sehr lebhaften Schiffs-Verkehr kaum viel weniger als jene der Schwebefähre betragen haben. Die Schwebefähre Osten ist daher ein lehrreiches Beispiel für die Zweckmäßigkeit und die gleichzeitige Wirtschaftlichkeit eines Verkehrsmittels. —

Vom zehnten Tag für Denkmalpflege zu Trier. (Fortsetzung aus No. 101.)

Zum Schluß der Tagesordnung des ersten Denkmaltages sprachen Gary-Berlin und Löschcke-Bonn über „Die Erhaltung des römischen Kaiserpalastes in Trier“. Der Vorsteher der Abteilung für Baumaterialienprüfung der kgl. Materialprüfungs-Anstalt in Groß-Lichterfelde, Professor Hr. Gary, war, als er zum ersten Mal vor 2 Jahren die Trümmerstätte römischer Bauwerke in Trier betrat, „zugleich freudig ergriffen und erfüllt von der Schönheit und Bedeutung dieser Reste und schmerzlich berührt durch den sichtbaren Verfall, dem sie unwiederbringlich entgegen gehen“. Seine Ausführungen galten daher der Erhaltung und dem Wiederaufleben dieser Reste. Was er erstrebt, faßte er in die Sätze zusammen:

„Wir wollen diesen gigantischen Bau aus dem Schutt der Jahrhunderte und aus dem Staub der Büchereien herausholen an das Licht des Tages, vor die Augen des Volkes.“

Wir wollen die vorhandenen Reste so weit erhalten und ausbauen, daß erkannt wird: Hier hat zu Römerzeiten eines der gewaltigsten Bauwerke der Welt gestanden.

Wir wollen, daß diese Darstellung die architektonische Schönheit dieses Baues in Anlage und in Baugliedern auch dem Laien erkennbar macht,

denn wir wollen endlich, daß diese ehrwürdigen Ruinen nicht nur zu dem Altertumsforscher, dem Gelehrten, im besten Falle zu dem Maler sprechen, sondern daß sie dem deutschen Volke in seiner Gesamtheit, insbesondere der deutschen Jugend Einblick gewähren, körperlich, greifbar in römisches Wesen und Wirken, ein lebendiger Hintergrund für papierene Weisheit.“

Damit begegnete der Redner dem Widerspruch des Gegen-Berichterstatters Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Löschcke-Bonn und einer Reihe Redner aus der Versammlung. Löschcke war mit Gary der Meinung, daß für die Erforschung des Kaiserpalastes etwas geschehen müsse; nicht

minder etwas für seine Erhaltung. Einen Wiederaufbau dagegen lehnte er mit den Worten ab:

„Das darf nicht geschehen, das wäre wissenschaftliche Falschmünzerei; wir wissen zurzeit gar nicht, wie der Kaiserpalast ausgesehen hat. Auch die Ausgrabungen werden mehr Lücken lassen als sie erkennen lassen. Die römischen Ruinen gehören einer Welt an, die versunken ist, sie sind nicht lebendig und werden nicht lebendig im Alltagsleben des 20. Jahrhunderts. Es sind geschichtliche Dokumente, die wir übernommen haben, mit denen wir nicht experimentieren dürfen — das haben am schnellsten die Italiener und Griechen erkannt. In Griechenland hat man einen heiligen Platz nach dem anderen ausgegraben, da hat sich die feste Regel herausgebildet, daß von einem Aufbau nur dann die Rede sein kann, wenn der Aufbau erfolgen kann aus den ursprünglichen, absolut sicheren Plänen als Unterlage und den Resten des Werkes. Für uns handelt es sich nur darum, die Konservierung energisch in Angriff zu nehmen. Wir hoffen, daß die Mittel hierzu stärker fließen.“

In ähnlichem Sinne äußerten sich auch die übrigen Redner.

Im Anschluß daran sprach der Museumsdirektor aus Spalato, Monsignore Buliëz, über den „Diocletianischen Palast in Spalato“. Der Palast entstand in den Jahren 305—316 in Form eines römischen Lagers. Er bedeckt eine Oberfläche von 31 000 qm. Die Salonitaner nisteten sich in dem Palast wie die Tauben ein und wandelten die vorhandenen Bauteile zu ihren Zwecken um. Mit der Zeit entstand die heutige Stadt Spalato mit 30 000 Einwohnern, von denen 3000 im Palast selbst wohnen. Nun entstand kürzlich in Spalato eine Bewegung, die engen Gassen der Stadt aus Verkehrsrücksichten zu verbreitern. Das käme einer Zerstörung der alten Stadt gleich, die sich so eng an den Kaiserpalast anschmiegt. Hiergegen wandte sich der

Redner in lebhafter Weise und unter dem Beifall der Versammlung, indem er ausführte, Spalato sei ein historisches Monument und müsse als solches erhalten werden.

Im Anschluß an die Vorträge über den Kaiserpalast in

über die wechselnde Bau- und Kunstgeschichte Triers in anschaulicher Weise unterrichtende Vortrag den reichsten Beifall der Versammlung fand. —

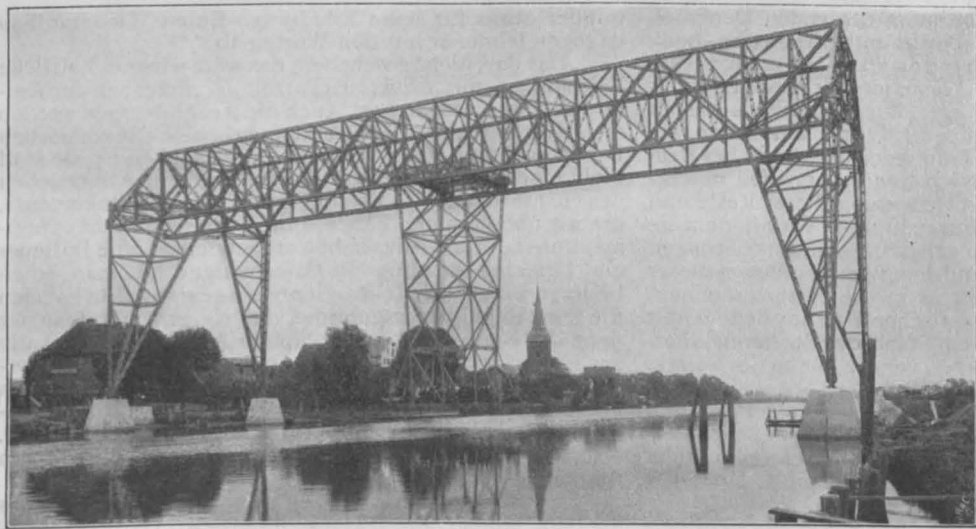
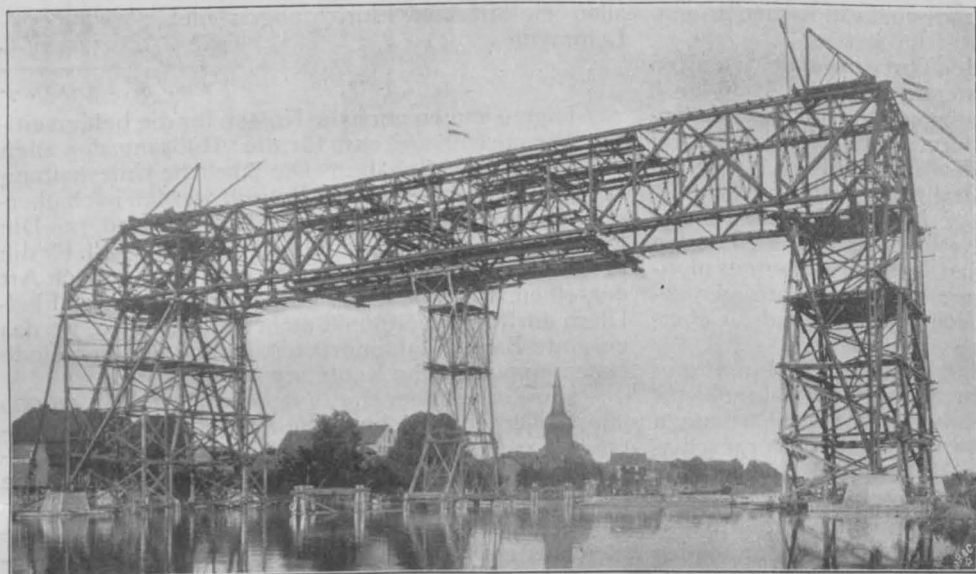
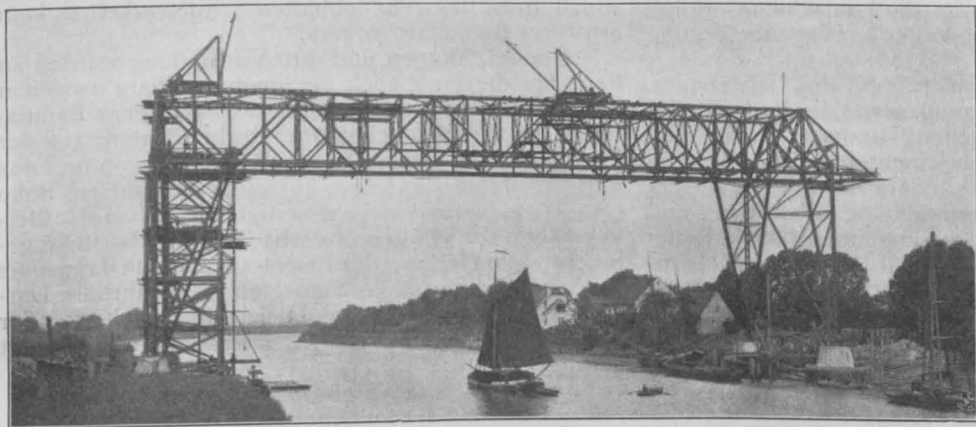
Am zweiten Versammlungstage wurde zunächst als Ort der nächsten Tagung des Denkmaltages Danzig gewählt, das gegen Posen siegte.

Darauf sprach Geh. Ob.-Brt. Professor Hofmann-Darmstadt über die „Ausgestaltung des Platzes an der Südseite des Wormser Domes.“ Er schilderte zunächst die Geschichte des Domes und seiner Wiederherstellung und erklärte unter Darlegung der einschlägigen Verhältnisse, daß gegenwärtig gar nicht der Wunsch bestehe, an der Südseite des Wormser Domes irgend etwas zu verändern, weil die Stadt Worms ihre Absicht, das gegenwärtige Pfarrhaus eines Straßendurchbruches wegen anzukaufen und abzubauen, aufgegeben habe. So handelt es sich durchaus nur um eine Frage der Zukunft, die zu überlegen kein Grund vorliege.

Auf das Lustspiel, das dann folgte — oder sollen wir sagen Trauerspiel? — wollen wir nicht näher eingehen, jedoch etwas ausführlicher auf zwei Erörterungen grundsätzlicher Art, die nun über „Die Stilfrage bei der Wiederherstellung alter Bauten“ sich entspannen. Zunächst sprach Prof. C. Weber von der Technischen Hochschule in Danzig. Redner knüpfte an den Vortrag an, in dem auf dem vergangenen Denkmaltag Brt. Julius Gräbner aus Dresden den Standpunkt der Modernen bei Wiederherstellung historischer Bauwerke so warm und lebhaft vertreten habe und bat, heute einem Architekten, der zur sogenannten historischen Schule gehöre, zu gestatten, Gesichtspunkte geltend zu machen, die für die Verwendung der Formsprache der historischen Stile sprächen. Der Redner führte etwa aus:

Tote Bauwerke, die weder ihrem ursprünglichen noch einem anderen Zweck dienen, soll man, wenn sie wertvolle Denkmäler vergangener Zeiten sind, als solche in ihrem Bestand erhalten. Ruinen, die nur in der Landschaftsmalerischen

Wert besitzen, läßt man als solche bestehen. Tote Bauwerke, die noch unter Dach und Fach sind, schützt man, damit sie keine Ruinen werden. Bauwerke wie den Ottheinrichsbau am Heidelberger Schloß, bringt man unter Dach und Fach; das Schloß habe durch Schäfers Wiederherstellung sehr gewonnen, ebenso die Marienburg und die Hohkönigsburg. Lebende Bauten, die heute noch



Abbildungen 9—11. Traggerüst während der Montage (oben) und nach Fertigstellung (unten).
Schwebefähre über die Oste bei Osten.

Trier fand am Nachmittag eine Besichtigung der Ueberreste dieses Palastes statt.

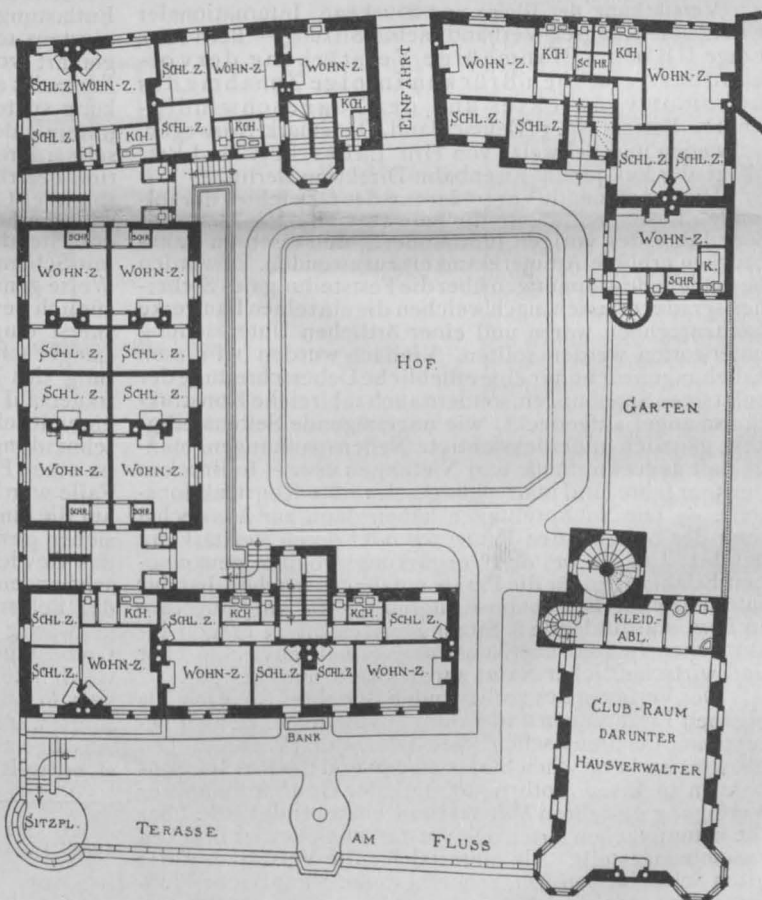
Am Abend sprach im dichtgefüllten Saal Hr. Beigeordneter Stadtbaurat Schilling aus Trier über „Trier und seine Bauten“. Da der Schwerpunkt des Vortrages in zahlreichen schönen Lichtbildern lag, die wir nicht wiedergeben können, so sei lediglich festgestellt, daß der

ihrem Zwecke dienen, sollen gemäß ihrem historischen Stil wiederhergestellt werden und auch nötige Zutaten und Anbauten sollen in diesem Stil gehalten sein. Denn wir können nicht modern bauen, weil wir — nach Ansicht des Redners — keinen modernen Stil haben. Die Ansicht, die alten Architekten hätten stets im Geiste ihrer Zeit an- und weitergebaut, sei nicht durchweg zutreffend, auch ließen die Zu- und Anbauten aus alter Zeit oft künstlerisches Feingefühl vermissen. Und wenn man aus alten Kirchen spätere Einbauten, Altäre usw. entferne, die im Maßstab völlig vergriffen seien, so sei dies eine künstlerische Tat. Jeder Stil sei ein Organismus, den man durch fremdartige Zutaten nicht stören dürfe. Unter den viel geschmähten Wiederherstellungsarbeiten des 19. Jahrhunderts seien auch Glanzleistungen, z. B. solche von Essenwein, Tor- now und Schäfer. Bezeichnen die Gegner die historisch Schaffenden als Fälscher, deren Werke täuschen können, so geben sie damit zu, daß wir fähig sind, in den historischen Stilen zu schaffen. Dagegen ist ein moderner Stil unmöglich, weil ein solcher nur aus einer einheitlichen Geisteskultur und Weltanschauung entstehen kann und wir eine solche nicht haben. Die Versuche moderner Stilbildung kennzeichnen sich durch Willkürlichkeiten, durch Nacktheit oder durch Vergewaltigung der Tektonik. Ansätze zu einem neuen Stil seien nur vorhanden in Beleuchtungskörpern und in Versuchen zu neuer Ornamentik. Doch handelt es sich auch dabei um Versuche. Mit alten Bauten aber darf man nicht experimentieren. Der Redner bekämpfte solche Versuche moderner Architektur an alten Bauten, rühmte die Taten Schäfers (Meißner Dom) und schloß mit den Worten: Alte Kunstwerke dürfen nicht der Spielball künstlerischer Launen sein.

Ihm trat Beigeordneter Landesbaurat a. D. Rehorst-Cöln entgegen. Er vertrat zunächst die Ansicht, daß man dann im alten Stil restaurieren soll, wenn man einzelne Teile eines alten Bauwerkes wiederherzustellen hat, deren ursprüngliche Form ganz unzweifelhaft bekannt ist, wie z. B. am Kölner Dom oder am Wetzlarer Dom. Bei solchen unumgänglichen Erneuerungsarbeiten im alten Stil geht allerdings viel malerischer Reiz, viel Stimmungswert verloren, deshalb müssen solche Arbeiten wenigstens stets in die Hände genauer Kenner des betreffenden alten Stiles gelegt werden. Es handelt sich dabei um reproduktive Spezialistenarbeit, die den feinsten Geschmack erfordert. Dagegen fordert Rehorst alle Erneuerungen selbständiger Bauteile, alle Vergrößerungen, An- und Aufbauten nicht im Stil des Bauwerkes, sondern in freier moderner Stilgebung.

Gerade die Ehrfurcht vor unseren alten Baudenkmalern soll uns von dem Versuch abhalten, ihnen Bauteile anzufügen, die im besten Falle mehr oder minder gelungene Nachahmungen und geeignetsind, den ursprünglichen Baugeanken zu verwechseln. So verhältnismäßig wenige Künstler es noch gibt, die fähig sind, größere Bau- und Wiederherstellungsarbeiten in moderner Formgebung gut zu lösen, so wenige Architekten gibt es, die die Formensprache früherer Jahrhunderte so be-

herrschen, daß sie wirklich künstlerische Leistungen damit zustande brächten. 90 von 100 in altem Stil wiederhergestellte Bauten kann man nur mit dem Ausdruck des Bedauerns be-



Well Court in Edinburgh. Architekt: Sidney Mitchell.

Aus: „Das Arbeiter-Wohnhaus“. Herausgegeben von Karl Weißbach † und Walter Mackowsky. Verlag von Ernst Wasmuth, A.-G. in Berlin W. 8.

trachten; die Nachahmung neben dem Alten hat eine ungewollte Dissonanz ergeben z. B. an der Marienkirche in Mülhausen und beim Braunschweiger Gewandhaus. Es ist kein

Unglück, daß die Marienburg und die Hohkönigsburg hergestellt worden sind, aber es ist lebhaft zu bedauern, wenn jetzt mehr und mehr rheinische Burgen stilrein wiederhergestellt werden. Verkehrt ist es, alle Wiederherstellungsarbeiten des 19. Jahrhunderts zu verdammen, einzelne von Schmidt, Ungewitter, Heideloff, Essenwein, Schäfer verdienen Anerkennung; aber im Ganzen ist uns die alte Formen- und Ankerensprache zu wenig vertraut, als daß künstlerisch einwandfreie Leistungen möglich wären.

Der Kernpunkt ist die Frage: was ist Stil. Ist Stil — nach Semper — die Uebereinstimmung einer Kunsterscheinung mit ihrer Entstehungsgeschichte, mit allen Vorbedingungen und Umständen ihres Werdens, so dürfen wir von einem modernen Stil sprechen. Es ist keine Phrase, wenn wir sagen: unsere Bauten sollen das Kunstempfinden unserer Zeit wieder spiegeln, als Dokumente der schöpferischen Kraft unserer Zeit auf die Nachwelt kommen. Mag auch das Kunstempfinden unserer Tage etwas schnell wechseln, so fehlt unserer modernen Kunstentwicklung doch nicht die Kontinuität. Wir wollen genaues Studium des Alten, wollen aber über dem Stil stehen und ihn nach dem Empfinden unserer Zeit umgestalten, weiterbilden. Solche Werke haben wir: den archaischen Werken Schöpfers — dem Universitätsbau zu Marburg und der Kirche zu Karlsruhe — stehen als moderne Bauten in Formen unserer Zeit Theodor Fischers Universität zu Jena und Kirche zu Schwabing gegenüber, Beispiele von Werken eines Meisters, der über den Stilen steht. Martin Dülfers Theater zu Dortmund, die protestantische Kirche Fritz Schumachers der Kunstgewerbe-Ausstellung Dresden 1906, Olbrichs Warenhaus Tietz in Düsseldorf, Werke von Schmitz, Billing, Hoffmann sind Vertreter der Richtung, die wir modern nennen. Wie in der Architektur, so geht auch durch die moderne Plastik und Malerei ein frischer lebendiger Zug. Wir sind also auf gutem Wege und haben Leistungen hinter uns, die uns berechtigen, auf dem Gebiete der Denkmalpflege mitzuwirken. Man soll deshalb den mo-

dern empfindenden Künstlern auch Gelegenheit geben, ihre Kräfte zu erproben.

An die beiden Vorträge schloß sich eine längere Debatte, an der sich beteiligten: Dir. von Bezold - Nürnberg, Prof. Dr. Konrad Lange - München, Baurat Prof. Otto Stiehl - Steglitz, Geh. Hofrat Prof. Dr. Gurllitt - Dresden, Prof. Dr. Dehio - Straßburg, Oberbürgermeister Struckmann - Hildesheim, Prof. Dr. Clemen - Bonn. Lange, Gurllitt und Clemen vertraten mit Ueberzeugungstreue den modernen Standpunkt, auch Stiehl ist ihm näher getreten, als er ihm früher stand. Dehio wies auf die psychologischen Faktoren hin, die bei dem Streit mitsprechen. Die Faktoren des Gemütes werden aus der Welt nicht verschwinden. v. Bezold wünschte nicht als Fideshelfer für Puristeneifer angeführt zu werden. Struckmann trat für die stilgemäße Wiederherstellung in bestimmten Fällen ein und bat um Duldsamkeit. —

Darauf wurde ein Antrag Haupt (Preetz), Gradmann (Stuttgart), Lemcke (Stuttgart) und Meier (Braunschweig) einstimmig angenommen:

„Der Denkmaltag wolle erklären, es sei notwendig, daß in umfassender Weise an Bauten und Kunstwerken aus neuerer und neuester Zeit Herstellungs-Inschriften, besonders Jahreszahlen, angebracht werden, und er wolle den Ausschuß bitten, in diesem Sinne die einflußreichsten Behörden, zunächst die Leitung des Reichspostwesens und das preußische Kultusministerium, anzugehen.“ —

Die Kommission für die Aufnahme des deutschen Bürgerhauses wurde aufgelöst, nachdem der „Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ die Aufgabe übernommen hat. Der Vortrag über „Hochschul-Unterricht und Denkmalpflege“ wurde auf das nächste Jahr verschoben.

Mit dem Ausdruck des Dankes für die Redner und alle sonst am Erfolg des Tages Beteiligten schloß der Vorsitzende die Denkmaltag-Beratungen. — (Schluß folgt).

Literatur.

Verstärkung der Gleise und Brücken. Internationaler Eisenbahn-Kongreß-Verband; achte Sitzung — Bern 1910. Frage IIB betr. „Planmäßige Verstärkung dervorhandenen eisernen Brücken infolge Zunahme des Lokomotivgewichtes und der Zuggeschwindigkeit“. Bericht No. 5 (Deutschland, Dänemark, Norwegen, Schweden und Schweiz) von Hrn. Labes, Reg.- und Brt., Mitgl. der kgl. preuß. Eisenbahn-Direktion Berlin.

Die zunehmende Vergrößerung des Gewichtes der rollenden Lasten veranlaßte die Bahnverwaltungen Ende der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts, den eisernen Bahnbrücken erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Es wurden besondere Bestimmungen über die Feststellung des Sicherheitsgrades erlassen, nach welchen die einzelnen Bauwerke nachzurechnen waren und einer örtlichen Untersuchung unterworfen werden sollten. Vielfach wurden bei diesen Erhebungen nicht nur eine erhebliche Ueberschreitung der zulässigen Spannungen, sondern auch zahlreiche Konstruktionsmängel aufgedeckt, wie ungenügende Seitensteifigkeit, gänzlich unberücksichtigte Nebenspannungen, mangelhaft gedeckte Stöße und Nietungen usw. — In Brücken der 50er Jahre fand man sogar geschweißte Konstruktionsteile. — Die Nachprüfungen haben dann zur Auswechslung der betreffenden Bauwerke oder deren Verstärkung geführt. Um die bei den Verstärkungsarbeiten gewonnenen Erfahrungen für die Praxis nutzbar zu machen, hat der internationale Eisenbahn-Kongreß für die im Jahre 1910 in Bern stattfindende 8. Sitzung insgesamt 13 Fragen historischer, theoretischer, konstruktiver, betriebstechnischer und wirtschaftlicher Natur zur Beantwortung gestellt.

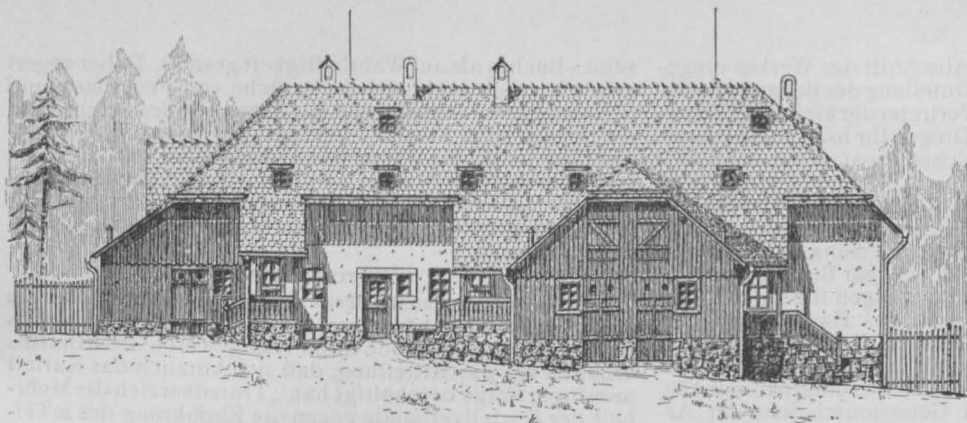
Der Verfasser des vorliegenden Berichtes No. 5 hat aus eigenen Erfahrungen und dem ihm von den einzelnen Direktionen der preußischen Staatsbahnen, den Verwaltungen der württembergischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Gotthardbahn zur Verfügung gestellten Material ein umfassendes Bild über die mannigfachen Arten der Verstärkung eiserner Brücken zusammengestellt. Als Material für die Verstärkung der alten Schweißisen-Brücken wird in der Hauptsache Flußeisen verwandt, das Schweißisen schwer zu beschaffen und auch teuer ist. Es werden zunächst die Spannungsverhältnisse für beide Materialsorten an einem auf Biegung beanspruchten Stab klargelegt und auf achsial gezogene und gedrückte Stäbe ausgedehnt; dann folgen Beispiele für die Verstärkung der Fahrbahnkonstruktionen und Hauptträger von Blechträgerbrücken, wobei besonders die der Länge nach geteilten Gurtplatten hervorzuheben sind, welche es ermöglichen, daß immer nur eine Nietreihe gelöst zu werden braucht, während die andere in Wirksamkeit bleibt und zur Uebertragung der Schubkräfte meist ausreicht.

Bei den Fachwerkbrücken sind Verstärkungen mit und ohne Entlastung vom Eigengewicht und unter voller oder wenigstens teilweiser Aufrechterhaltung des Betriebes ausgeführt worden. Durch die Entlastung wird neben einer Ersparnis an Verstärkungsmaterial erzielt, daß die Verstärkung später so wirkt, als wären alle Teile von Anfang an miteinander aufgestellt worden.* Es findet sich hier eine sehr sinnreiche Entlastungsvorrichtung, welche im Direktionsbezirk Stettin zur Anwendung gebracht wurde. Auf besonderen Gerüsten ruhen Hebelvorrichtungen im Uebersetzungsverhältnis 10:1 bis 5:1, deren kurzer Arm unter den zu entlastenden Knotenpunkt greift, während der lange Arm mit Schienen belastet wird; die Entlastung kann auf diese Weise genau reguliert werden und hat sich im Betrieb vorzüglich bewährt. Beispiele der von der Gotthardbahn wohl zuerst eingeführten Umwandlung von Parallelträgern in Langer'sche Balken zeigen die Verstärkung durch Aenderung des Trägersystemes. Die Vermehrung der Hauptträgerzahl wird an Brücken der Berliner Stadtbahn und einer Rheinbrücke bei Coblenz gezeigt; mittels Durchschneidung der Querträger über dem mittleren Hauptträger im einen Falle und einer Wägebalkenstützung im anderen Falle wurde die rechnungsmäßige Verteilung der Lasten auf die einzelnen Hauptträger in wohl durchdachter Weise sicher gestellt. Am Schluß stellt der Verfasser fest, daß das Gewicht der gegenwärtig im Betriebe befindlichen schwersten Maschinen ungefähr $\frac{1}{5}$ kleiner ist als das in den Belastungsvorschriften vorgesehene; da auch die gegenwärtig zugelassenen Beanspruchungen in so mäßigen Grenzen gehalten sind, daß sie noch um etwa $\frac{1}{5}$ gesteigert werden können, so ist für das künftige Anwachsen der Lasten in ausreichendem Maße gesorgt; eine weitere Vorsorge wäre zurzeit unwirtschaftlich. Den Anhang bilden Auszüge aus den Antworten der einzelnen Verwaltungen; es entrollt sich hier ein Stück Geschichte des Brücken-

*) Daß die Verstärkung ohne Entlastung vom Eigengewicht begrenzt ist, ergibt sich aus Folgendem: es ist für die Beanspruchung eines Stabes $\sigma = \frac{S_0 + S_0'}{F_u} + \frac{S_p}{F_u + F_v}$; wo F_u den ursprünglichen Querschnitt, F_v den Querschnitt der Verstärkungsteile, S_0' das Gewicht des Verstärkungsmaterials bedeutet; nach einer kleinen Umformung zum Zwecke der Auflösung nach F_v ergibt sich:

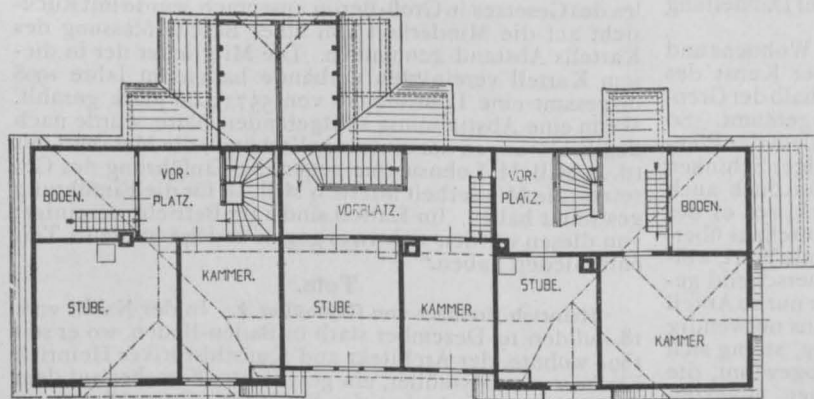
$$F_v = (\Phi - F_u) : \left(1 - \frac{S_0 + S_0'}{\sigma F_u}\right) \text{ wo } \Phi = \frac{S_0 + S_0' + S_p}{\sigma}$$

die notwendige Fläche mit den neuen Lasten bedeutet. Wie man sieht, nähert sich F_v bei zunehmendem S_0' asymptotisch der Grenze ∞ ; ganz abgesehen davon, ist von einer gewissen Grenze ab ein Aufbringen von Verstärkungsmaterial praktisch überhaupt unmöglich (Bericht S. 49). Für entlastete Brücken wird $F_v = \Phi - F_u$.

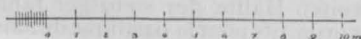
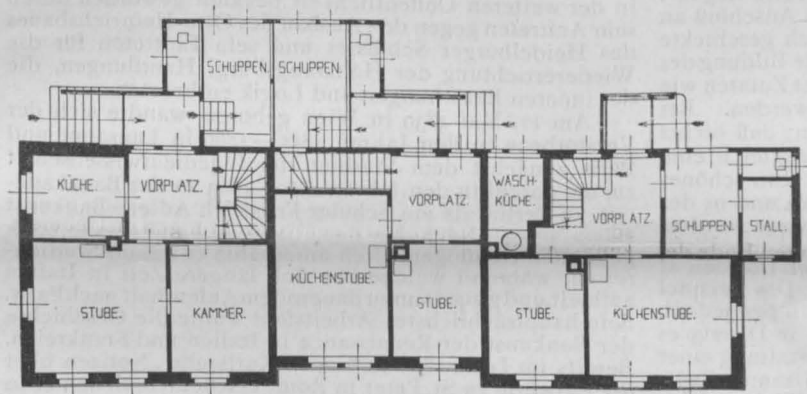


baues und des Eisenbahnwesens überhaupt. Der Bericht gibt in einer wohlgeordneten Sammlung von mustergültigen Beispielen den Beweis, daß auch bei so verwickelten Konstruktionen, wie Brückenverstärkungen es nun einmal sind, die theoretischen Forderungen in die Praxis umgesetzt werden können; es ist auf jeden Fall ein wertvoller Beitrag zur Beantwortung der vom Kongreß gestellten Fragen, dem die gebührende Beachtung und Anerkennung von seiten der Fachwelt sicher zuteil werden wird. —

G. Kapsch in Hamburg.



OBERGESCHOSS.



Wohnhaus für einen Forstgehilfen, einen Waldarbeiter und einen Waldwärter zu Spechtshäusern in Sachsen. Erbaut vom Landbauamt Dresden II.

Aus: „Das Arbeiterwohnhaus“.

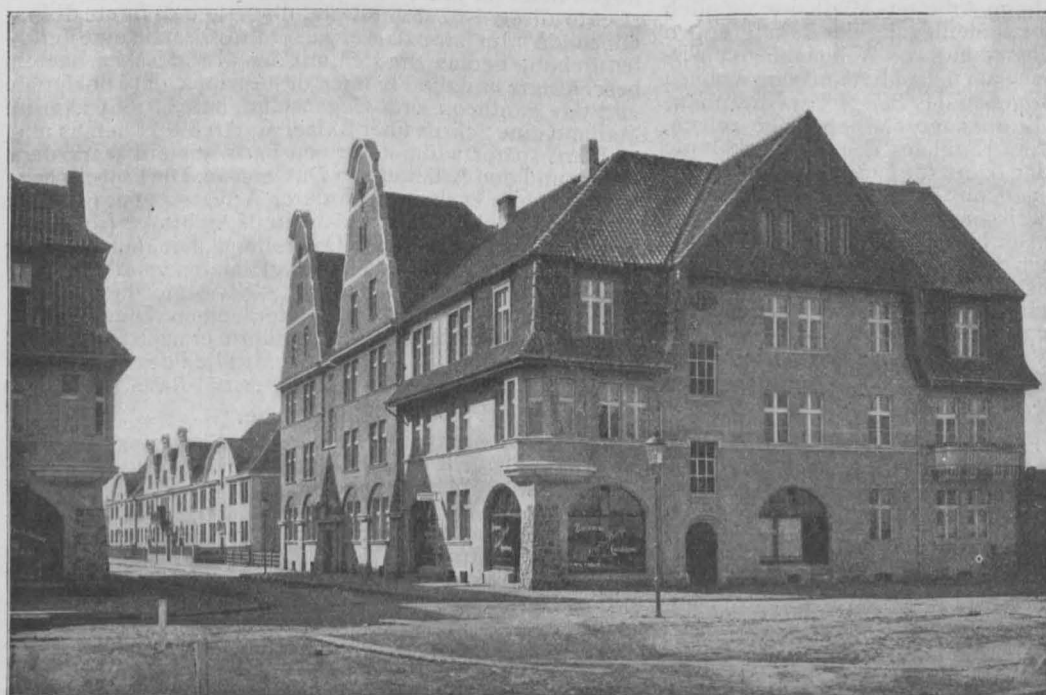
Herausgegeben von Karl Weißbach† und Walter Mackowsky. Verlag von Ernst Wasmuth, A.-G. in Berlin W. 8.

Das Arbeiter-Wohnhaus. Herausgegeben von Karl Weißbach† und Walter Mackowsky. Anlage, innere Einrichtung und künstlerische Ausgestaltung. Arbeiterkolonien und Gartensiedlungen im Text. Berlin 1910. Verlag von Ernst Wasmuth, A.-G. Preis broch. 18 M., geb. 20 M. —

(Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 709.)

Das vorliegende Werk, das Karl Weißbach begonnen und sein Schüler Walter Mackowsky unter Erweiterung auf den doppelten Umfang des vom ersten Urheber gesammelten Materials vollendet hat, gibt eine seit langem erwünschte, fast erschöpfende Uebersicht über das weite Gebiet des Arbeiter-Wohnhauses. Der Begriff „Arbeiter-Wohnhaus“ ist hier mit Recht im weitesten Sinne umgrenzt; er umfaßt nicht nur die Wohnstätte des eigentlichen Lohnarbeiters, sondern auch die derjenigen Bevölkerungs-Kreise,

die sich mit ihm annähernd in gleicher Vermögens- oder Erwerbslage befinden, also des selbständigen kleinen Handwerkers und Gewerbetreibenden, des Unterbeamten usw., Gesellschafts-Schichten, die häufig genug noch schwerer mit der Notdurft des Lebens zu kämpfen haben, wie der eigentliche Arbeiter, da diesem ungleich mehr öffentliche Einrichtungen frei zur Verfügung stehen, die ihm den Lebenskampf erleichtern, wie jenem. Es ist nur eine richtige Folge der nüchternen und sachlichen Behandlung des Gegenstandes, daß dem praktischen Teil der Wohnung des „kleinen und kleinsten



Beamten-Wohnhäuser der Kolonie Neuschottland bei Danzig. Architekt: Paul Kadereit in Danzig.

Mannes“ der weitaus größte Abschnitt des Werkes eingeräumt ist. Die wirtschaftliche Einteilung des Bebauungsplanes von Wohngebieten für die Vertreter der kleinen Einkommen steht am Anfang dieser Dinge. Ihr folgt die Schilderung der Einteilung und räumlichen Ausstattung des Wohnhauses, es werden Hausflur, Treppen, Wohnungsflur, Wohnzimmer, Schlafzimmer, Küche, Speisekammer und Speiseschränke, Wandschränke, Balkone und Veranden, Badezimmer, Waschküche, Keller, Abort, Heizung und Lüftung, Hof und Stall, Garten und Feld, ja sogar Behälter für Abfälle und Asche beleuchtet. Dann folgen die Darstellung des Ein- und Zweifamilienhauses, des Hauses für 3 und mehrere Familien, der Reihenhäuser, des Miethauses und endlich der Arbeiterkolonien und Gartenstädte. Was Staat und Gemeinden, Arbeitgeber und Bauunternehmungen, Wohlfahrtsbestrebungen und Genossenschaften der Arbeiter geschaffen haben, wird in anschaulicher Darstellung geschildert.

Bei allem Voranstellen der Technik des Wohnens und seiner Wirtschaftlichkeit ist jedoch auch der Kunst des Arbeiterhauses eine bescheidene Stelle innerhalb der Grenzen, die ihr naturgemäß gezogen sind, eingeräumt. So sicher es wahr ist, daß in einem Haushalt, in dem der Pfennig eine entscheidende Rolle spielt, ein saftiger Schinken der schönste Schmuck ist, so sicher wird man doch auch einen bescheidenen künstlerischen Schmuck, sei es des Äußeren, sei es des Inneren, nicht als eine durchaus überflüssige Zutat betrachten können. Das treffende Wort, welches das Buch auch anführt, hat hier Riemerschmid gesprochen, wenn er sagt, die Kunst werde hier nur so Anteil nehmen können, „daß sie den Teilen, die uns notwendig sind zur schützenden, sichernden Behausung, streng sich zurückhaltend, wenigstens alle die Reize abgewinnt, die sie schon in sich bergen, die in der natürlichen, ungekünstelten, ehrlichen Behandlung des Materiales und in der zweckmäßigsten, klarsten Anordnung der Teile liegen“. Vieles kann ohne Erhöhung der Kosten im Anschluß an die überlieferte Bauweise der Gegend, durch geschickte Gruppierung der Räume, durch ansprechende Bildung des Daches, durch zweckmäßige Verwendung der Zutaten wie Lauben, Balkone, Loggien usw. erreicht werden. Bei allem ist jedoch der Grundsatz festzuhalten, daß nichts zum Schmuck verwendet wird, was nicht zugleich eine praktische Bestimmung zu erfüllen vermag. Ein schönes Beispiel hierfür ist das in den Abbildungen 94 und 95 des Werkes wiedergegebene städtische Arbeiterhaus von Jos. Rings in Darmstadt. Andere Beispiele sind die Wohnungen für Waldleute, die das Landbauamt Dresden II errichten ließ und die wir S. 711 abbilden. Das Beispiel aus der Kolonie Neuschottland bei Danzig möge jedoch zeigen, wie der Architekt Paul Kadereit in Danzig es verstanden hat, durch eine bescheidene Ausstattung einer besonders günstig gelegenen Stelle einer Beamtenhaus-Kolonie ein leitendes Gepräge zu geben. Trefflich gewählt ist das Beispiel, welches unser Werk aus Muthesius, „Die englische Baukunst der Gegenwart“, übernommen hat, um zu zeigen, wie es auch beim Arbeiter-Miethause möglich ist, durch glückliche Zusammenlegung der Raumgruppen und durch geschickte Benutzung von Nebenanlagen Wirkungen zu erzielen, welche auch das Miethaus zum Wohnen einladend machen. Wir geben das Beispiel aus Edinburg S. 709 wieder. Unsere Bildbeilage endlich möge zeigen, wie Theodor Fischer ein Kaufhaus der Arbeiterkolonie Reutlingen ausbildete und damit die ganze Kolonie adelte.

Diese Beispiele zeigen, daß für einen findigen Architekten, dem die künstlerische Begabung nicht nur eine angeflogene Äußerlichkeit bleibt, sondern eine treibende Kraft des Inneren ist, auch das Arbeiterwohnhaus ein dankbarer Gegenstand künstlerischen Schaffens sein kann. Diese Ueberzeugung wird durch den reichen Inhalt des Werkes überall bestätigt. Bedarf es daher noch seiner Empfehlung? —

Das Erlernen der Malerei. Ein Handbuch von Lovis Corinth. Berlin W. 10. Paul Cassierers Verlag. Preis: brosch. 7,50 M. —

Die künstlerische Eigenart des Verfassers kommt in diesem Werke, das manchem Fachgenossen willkommene Anregungen geben wird, zu beredtem Ausdruck. Er teilt sein Thema in 3 Abschnitte; betrachtet im ersten das Arbeiten in Innenräumen mit einer Lichtquelle, im zweiten das Freilicht und im dritten das „Bild“. In diesen Kapiteln versucht er Malerei zu lehren als diejenige Kunst, „welche Vorgänge, die das Auge in der Natur erschaut, figürliche Szenen oder Landschaften, Schilderungen in Innenräumen, mit Vordergrund und Hintergrund, auf eine ebene Fläche täuscht“. Und er fügt schalkhaft hinzu: „Im allgemeinen setzt man voraus, daß Menschen, die sich dieser Kunst widmen wollen, eine angeborene Befähigung dazu mitbringen“. Der Verfasser bezeichnet den Sinn

seines Buches als auf Wahrhaftigkeit gestellt. Daher zögert er nicht, auch kernhafte Aussprüche von Feuerbach und Schopenhauer anzuführen; ein Wort von letzterem sagt, die Kunst habe es nicht bloß mit der Vernunft, sondern mit dem innersten Wesen des Menschen zu tun, „und da gilt jeder nur soviel, als er wirklich ist“. Die Fachgenossen werden das Werkchen, in dem praktische Handwerkskunst musivisch neben höchster Kunstanschauung steht, mit Gewinn studieren. —

Vermischtes.

Stellungnahme zum 2. Teile des Reichs-Gesetzes über die Sicherung der Bauforderungen. Vom Vorstande des Kartells der Arbeitgeberverbände in dem Baugewerbe Groß-Berlins erhalten wir die Mitteilung, daß sich kürzlich das Kartell mit dieser Frage beschäftigt hat. „Trotzdem sich die Mehrheit der Kartellverbände gegen die Einführung des 2. Teiles des Gesetzes in Groß-Berlin aussprach, wurde mit Rücksicht auf die Minderheit von einer Beschlußfassung des Kartells Abstand genommen. Die Mitglieder der in diesem Kartell vereinigten Verbände haben im Jahre 1908 insgesamt eine Lohnsumme von 55733000 Mark gezahlt. Wenn eine Abstimmung stattgefunden hätte, würde nach den Erklärungen der einzelnen Verbände die Mehrheit mit rd. 45 Mill. M. Lohnsumme gegen die Einführung des Gesetzes, die Minderheit mit rd. 9 Mill. M. für die Einführung gestimmt haben. Im Kartell sind 2317 Betriebe vereinigt; von diesen würden sich 1439 gegen und 878 für den 2. Teil entschieden haben.“ —

Tote.

Heinrich Freiherr von Geymüller †. In der Nacht vom 18. auf den 19. Dezember starb in Baden-Baden, wo er seit 1894 wohnte, der Architekt und Kunsthistoriker Heinrich Freiherr von Geymüller, ein geschätzter Forscher auf dem Gebiete der Geschichte der Baukunst. Geymüller stand im 71. Lebensjahre. In seinen letzten Lebensjahren ist er in der weiteren Öffentlichkeit bekannt geworden durch sein Auftreten gegen den Ausbau des Otto-Heinrichsbaues des Heidelberger Schlosses und sein Eintreten für die Wiedererrichtung der Hohkönigsburg, Handlungen, die der inneren Beziehungen und Logik entbehrten.

Am 12. Mai 1839 in Wien geboren, wandte sich der Verstorbene in den Jahren 1855—1860 in Lausanne und Paris zunächst dem Studium der Ingenieurwissenschaft zu, um darauf in den Jahren 1860—1863 an der Bauakademie zu Berlin als ein Schüler Friedrich Adlers Baukunst zu studieren. Nach den damaligen und auch heute noch geltenden Gepflogenheiten unternahm er darauf Studienreisen, während welchen er sich längere Zeit in Italien aufhielt, und ging dann zu dauerndem Aufenthalt nach Paris. Sein hauptsächlichstes Arbeitsfeld wurde die Geschichte der Baukunst der Renaissance in Italien und Frankreich. Bereits im Jahre 1868 ließ er in Karlsruhe „Notizen über die Entwürfe zu St. Peter in Rom“ erscheinen, denen er in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre das Werk: „Les projets primitifs pour la basilique de Saint-Pierre de Rome“ folgen ließ. Im Jahre 1882 erschien in Florenz das Werk „Cento disegni di architettura, d'ornato e di figure di Fra Giocondo“. Im Jahre darauf gab er in Lausanne eine Veröffentlichung heraus, die sich mit den altrömischen Bauten beschäftigte und die Thermen des Agrippa, des Diokletian und das Pantheon zum Gegenstand hatte. 1884 kam in Mailand eine Schrift über Rafael als Architekt heraus und 13 Jahre später widmete er von Paris aus ein Werk dem Leben und den Arbeiten der Du Cerceau. Die Einzelschriften vermehrte er dann noch durch Arbeiten über Fra Giocondo (1891), über „Michel-Angelo als Architekt“ (1904) und gab als zusammenfassende Darstellung „Die Baukunst der Renaissance in Frankreich“ in zwei Bänden von 1898—1901 heraus. Das von der Gesellschaft „San Giorgio“ begonnene, später von Stegmann geleitete Unternehmen „Die Architektur der Renaissance in Toskana“ führte er nach Stegmanns Tode weiter. Geymüller war u. a. Mitglied des Instituts de France und Ehrendoktor der Universität Basel. —

Wettbewerbe.

In einem engeren Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Gebäude der Gewerbe- und Industrie-Ausstellung Herford 1910 waren 11 Arbeiten eingegangen. Den Preis von 500 M. erhielt Hr. W. Köster in Herford. Lobende Anerkennungen und Entschädigungen von je 50 M. bekamen die Hrn. Köster in Herford, Sielken in Oeynhaus, Oldemeyer in Bielefeld, sowie Freese und Böcker in Herford. —

Inhalt: Schwebefähre über die Oste bei Osten. (Schluß.) — Vom zehnten Tag für Denkmalpflege zu Trier. (Fortsetzung.) — Literatur. — Vermischtes. — Tote. — Wettbewerbe. —

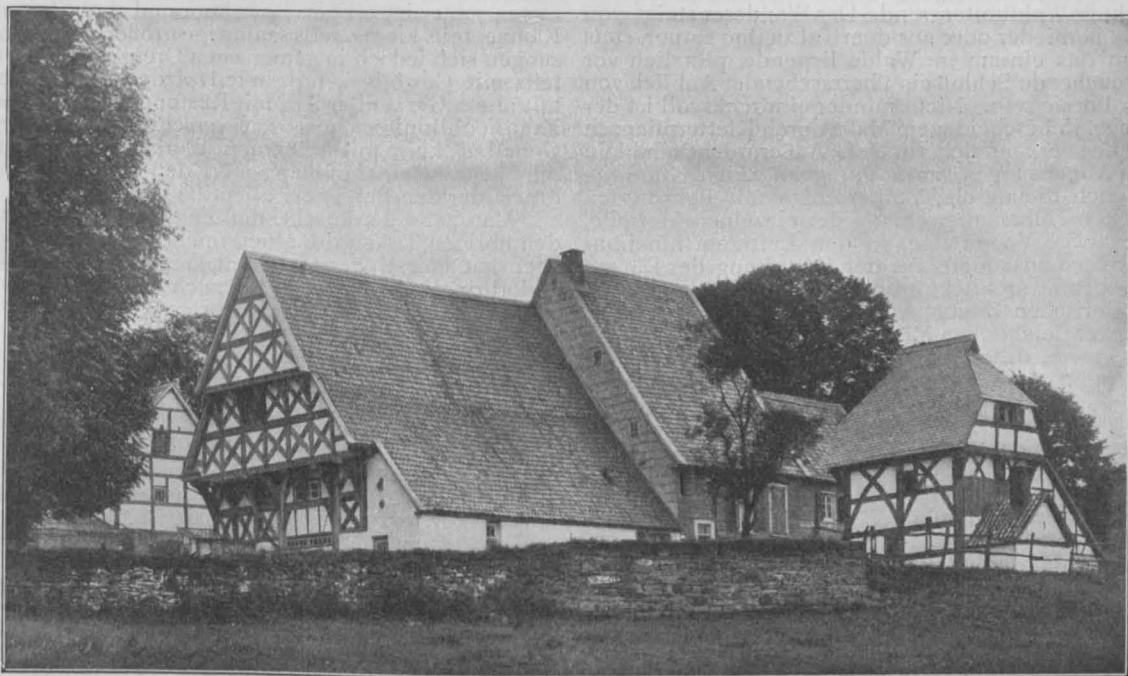
Bildbeilage: Kaufhaus der Arbeiter-Kolonie Reutlingen.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.

Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



ITERATUR. ** FACH-
 WERKBAUTEN IN CHE-
 STER. AUS: „BAUERN-
 HAUS UND ARBEITER-
 WOHNUNG IN ENG-
 LAND“. * EINE REISE-
 STUDIE VON H. E. BER-
 LEPSCH - VALENDAS,
 B. D. A. * VERLAG VON
 J. ENGELHORN, STUTT-
 GART. * * * * *
 DEUTSCHE
 ** BAUZEITUNG **
 XLIII. JAHRGANG 1909
 * * * NO. 104. * * *



Altsächsisches Haus in Groß-Siepen bei Barmen.

Aus: Deutscher Baukalender 1910, Teil III, Skizzenbuch. Verlag: Deutsche Bauzeitung G. m. b. H., Berlin SW. 11.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. No. 104. BERLIN, 29. DEZEMBER 1909.

Vom zehnten Tag für Denkmalpflege zu Trier. (Schluß.)

Für die den Beratungen des Denkmalpflegetages folgenden Besichtigungen und Ausflüge war ein reiches Programm ausgearbeitet. In mehreren Gruppen fanden am Nachmittag des 24. und am Vormittag des 25. September Besichtigungen der Kunstdenkmäler der Stadt Trier statt. Auf sie näher einzugehen würde heißen eine Darstellung der Baugeschichte der Stadt durch zwei Jahrtausende zu geben. Ein Ausflug nach Bernkastel am Nachmittag des 25. Sept. vereinigte zahlreiche Teilnehmer des Denkmalpflegetages an einer Stelle der Mosel, die durch Natur und alte Kunst in besonderer Weise ausgezeichnet ist. Bernkastel, das noch heute einen schönen, malerischen Marktplatz mit köstlichen Durchblicken nach den auf ihn mündenden Gassen besitzt, hatte unter dem Unverstand der vergangenen Jahrzehnte besonders stark gelitten. Doch hat sich in dem Architekten Brand aus Trier ein Künstler gefunden, der dem Alten seine liebevolle Sorgfalt zuwandte und auch Neues mit glücklicher Hand in das Stadtbild einfügte. So konnten manche Schäden einer um den Schutz der Heimat gleichgültigen Vergangenheit wieder gut gemacht werden. Von dem Schicksal der Zerstörung seines ursprünglichen Charakters ist auch das gegenüber liegende Dorf Kues mit dem alten, durch Neubauten in seiner ehemaligen Ansicht gänzlich veränderten und in seiner Nachbarschaft zudem durch den Neubau des Hotels „Zu den 3 Königen“ bedrohten Cusanus-Hospital heimgesucht worden.

Von weiteren Ausflügen waren vorgeschlagen der Besuch von Burg Eltz und Kloster Laach, sowie von Andernach, Coblenz und Bacharach. Sowohl im Mosel- wie im Rhein-Tal konnten an zahlreichen Stellen die segensreichen Arbeiten des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Heimatschutz beobachtet werden, der bemüht ist, die Verluste, welche die jüngste Vergangenheit dem Bestande der Denkmäler zugefügt hat, nach Möglichkeit wieder auszugleichen. Der Wiederherstellung alter Straßenbilder durch Zurückversetzen der verdorbenen Häuser in ihren ursprünglichen Zustand, der Wiederherstellung der Stadtbefestigungen von Bacharach und Oberwesel, der Rettung manchen dem Abbruch bereits verschriebenen Hauses, der Sammlung von Gerät aller Art, alles dessen hat sich der Verein in umsichtiger und stetiger Tätigkeit angenommen.

Der Berichterstatter wählte nach der Besichtigung von

Bernkastel von den weiteren Ausflügen jenen nach der Burg Eltz im Eltz-Tal, einem Märchenschloß in des Wortes bester Bedeutung, einem Architektur- und Landschaftsbilde, wie es harmonischer und in sich geschlossener kaum zu denken ist. Schon das Tal der Eltz ist ein Landschaftsbild ohne gleichen. Das Lob dieses linken Nebenflusses der Mosel, der am Hochkelberg in der Eifel entspringt und bei Moselkern sich in die Mosel ergießt, ist schon von dem römischen Dichter des 4. nachchristlichen Jahrhunderts, Decimus Magnus Ausonius, gesungen worden. In einer Sammlung von 20 Gedichten mit dem Sammelnamen „Idyllia“ führt das zehnte, vielfach übersetzte, den Titel „Mosella“ und schildert eine Rhein- und Moselreise von Bingen bis Trier. In ihm ist die Eltz mit folgenden Worten besungen worden, die auf einer Inschriftentafel in Moselkern verewigt sind:

„Felix Alisontia
Qui per Sola
Pinguia labens
Stringit Frugi —
Feras Ripas“.

Etwa 1½ Stunden flußaufwärts in dem engen, viel gewundenen, an überraschenden Landschaftsbildern reichen, aber auch bereits von der industriellen Verwüstung betroffenen Tal liegt auf einem etwa 290 m hohen Felsen, auf engstem Raum zusammengedrängt, die Burg Eltz, die bereits in Jahrgang 1886 No. 53 der „Deutschen Bauzeitung“ eine kurze Darstellung mit ausführlicher Literaturangabe erfahren hat. In einer später in Mainz in den Jahren 1889 bis 1890 erschienenen zweibändigen Geschichte der Herren und Grafen zu Eltz von Roth wird geschildert, wie die Burg der Zerstörung der Kriegsscharen Ludwigs XIV. entgangen ist. Es waren nicht die einzigen Feinde der Burg. Gegenüber ragen noch heute die Trümmer einer zweiten Burg Trutz-Eltz aus dem Gebüsch und Gestrüpp hervor, einer Veste, die Erzbischof Balduin, der mit den Grafen Eltz in langer Fehde lag, zur Belagerung und Bekriegung von Schloß Eltz erbauen ließ. Jedoch durch alle Fährnisse unruhiger Zeiten ist das Schloß bis heute glücklich gerettet worden und ist, abgesehen von seinen lediglich durch die zeitweise Bewohnung bedingten, aber ganz bescheidenen Veränderungen, das Musterbeispiel einer mittelalterlichen deutschen Burganlage geblieben.

In malerischer Bewegung erhebt sich das Äußere auf dem dichten Waldhintergrund. Der Wanderer steige von der Höhe hernieder oder aus dem Tal zu ihm empor, stets wird ihm das einsam im Walde liegende, plötzlich vor ihm auftauchende Schloß ein überraschender Anblick von höchster Poesie sein. Nicht minder eindrucksvoll ist der malerische, in bescheidenem Maße durch Kletterpflanzen und Strauchwerk bereicherte Hof. Außerordentlich klein sind die Abmessungen seines unregelmäßigen Grundrisses. Jedoch die durch Treppenstufen mit Balustraden vermittelten Höhenunterschiede der einzelnen Hofteile, vorhallenartige Vorsprünge, in den Luftraum hineinragende Erker und andere aus der Gestaltung der Räume sich ergebende architektonische Bildungen machen in ihrer malerischen Zusammenwirkung auch den Hof zu einem unvergleichlichen Märchenbilde.

Das Innere, das in seinem architektonischen Gerüst, wie es scheint, unverändert auf uns überkommen ist, zeigt

Literatur.

Berühmte Kunststätten. Verlag von E. A. Seemann in Leipzig.

Seit einigen Jahren gibt der Verlag von E. A. Seemann in Leipzig über die berühmten Kunststätten der Kulturwelt kleine handliche Monographien heraus, die bald beliebt wurden, denn einzelne der Arbeiten brachten schnell auf die 3. Auflage. Das Format der ersten Reihe von 38 Bänden, unter denen sich Rom, Venedig, Pompeji, Nürnberg, Paris, Prag, Brügge, Siena, Ravenna, Konstantinopel usw. befinden, war 17:24 cm. Für das Studium im Hause war diese Buchgröße zweckmäßig, da sie eine ausreichende Illustrierung ermöglichte. Es trat jedoch der Wunsch auf, die Monographien auch mit auf die Reise zu nehmen; für diesen Zweck erwies sich das Material als unhandlich. Der Verlag veranstaltete daher eine neue Reihe von Bändchen, von denen bisher 7 erschienen sind, die Taschenformat und biegsame Einbände haben, dabei aber so viel Inhalt an Text und Abbildungen bieten, wie die bisherigen. Das kleinere Format und geringere Gewicht wurde lediglich durch Verwendung einer anderen Schrift und dünneren Kunstdruckpapiers erzielt. Der Verlag versichert und seine Versicherung ist zutreffend, daß die Sammlung von den besten Kennern und Gelehrten bearbeitet wurde und nicht bloß eine flüchtige Anregung, sondern dauernde, ernsthafte Belehrung biete. Die neuen Bändchen sind folgende:

Bd. 41. Eugen Petersen: Athen. 256 Seiten mit 122 Abbildungen. Pr. 4 M.

In einem einleitenden reich illustrierten Aufsatz schildert der Verfasser die Lage der Stadt und ihre Beziehungen zur näheren und weiteren Umgebung, insbesondere der klassischen Gebirge. Die Stadt strebt, „heute wie im späteren Altertum die Ebene bevorzugend, die Hügellage im Südwesten von beiden Seiten umfassend, hier zum Piraeus, dort zum Phaleron“. Sie wird beherrscht von der Akropolis, einer „Herrenburg mit Menschenwohnungen und profanem Bauwerk um das Heiligtum“. Der eingehenden Schilderung ihrer einzelnen Teile folgt eine Wanderung durch die Unterstadt mit der Beschreibung des Hadrians-Tores, des Zeustempels, des dionysischen Gartens des Heroons, des Turmes der Winde usw. Kunstvoll sind historische Darstellung und Beschreibung der künstlerischen Hervorbringung mit einander verflochten. Die Darstellung ist überall knapp und durchsichtig, ein Muster eines Leitfadens für die Hand des kunstsinnigen Laien wie für den reisenden Künstler. —

Bd. 42. Wilhelm Neumann: Riga und Reval. 165 S. mit 121 Abbildungen. Pr. 3 M.

Riga und Reval danken ihren Ursprung als entwickeltes Stadtbild und ihre größte Machtfülle dem deutschen Ostseehandel und ihrer Mitgliedschaft im Hansabunde. Deutsche Kauffahrer hatten in der zweiten Hälfte des XII. Jahrhunderts den Weg in die Düna gefunden und mit den an den Ufern des Stromes wohnenden Liven Handelsbeziehungen angeknüpft. Die Beziehungen blieben. Der Charakter des Stadtbildes und seiner Kunst ist daher durchaus deutsch, in Riga wie in Reval; es ist der hanseatische Charakter. Und deutsch sind die Beziehungen auch bis in die Neuzeit geblieben. Freilich: „Der alte hanseatische Charakter der Stadt, der uns noch aus dem großen Stiche von 1612 entgegentritt, ist fast völlig verwischt; nur in den alten Kirchen mit ihren ragenden Türmen, und in einigen lauschigen Winkeln und engen Gassen, die abseits vom großen Verkehr liegen, grüßt den Suchenden noch die alte Zeit“. Besser liegen die Verhältnisse in Reval. Das 18. Jahrhundert hat das Aussehen der Stadt nicht verändert, erst der Klassizismus des 19. Jahrhunderts brachte eine Periode des Einreißen. Doch das Mittelalter hatte der Stadt ein Erbe hinterlassen, das nicht so leicht zu verschleudern war und das ihr den alten kerndeutschen Charakter bewahrte.

in der Ausstattung der Räume die wandelbaren Anschauungen seiner jeweiligen Bewohner und ihrer Zeiten. Die Räume, teils kleine, teils saalartige größere, deren Abmessungen sich jedoch in gemessenen Grenzen bewegen, sind teils mit Gewölben, teils mit Holzdecken versehen und mit altem Gerät aller Art, mit Rüstungen und Waffen, mit Familienbildnissen aus den verschiedenen Zeiten, mit Gobelins, kurz mit erlesenen Werken alter Kunst geschmückt. Kein Mißklang stört den harmonischen Eindruck, der den Beschauer allenthalben umfängt.

Man hätte gewünscht, daß das der Eindruck auch in den übrigen Teilen des alten, reichen Moseltales sei. Jedoch hat hier Unverstand manches malerische Bild unwiderbringlich zerstört, wenn auch mit Freuden begrüßt werden kann, daß zahlreiche eifrige Kräfte am Werk sind, der kulturhistorisch reichsten und landschaftlich bevorzugtesten Gegend unseres schönen deutschen Vaterlandes ihr altes Erbe nach Möglichkeit zurückzugeben. —

„Es gibt keine Stadt in den Ostseeprovinzen und auch wenige in Deutschland, die in ihren malerisch sich windenden, bald sich verengenden, bald sich erweiternden Straßen, die hier den Blick auf eine alte gotische Häusergruppe, dort auf die trutzigen grauen Türme der Stadtbefestigung und die ragenden Kirchentürme gestatten, so viele köstliche Straßenbilder böten.“ —

Bd. 43. Max Osborn: Berlin. 318 S. mit 179 Abbildungen. Pr. 4 M.

Der Verfasser stellt an den Anfang der Einleitung seines Bändchens die Frage: „Berlin unter den „Berühmten Kunststätten“?“ Und in der Tat, wem das Buch von Karl Scheffler „Berlin“ bekannt ist, wird geneigt sein, der Frage einige Berechtigung zuzugestehen. Sagt doch auch Osborn: „Es wird nicht an skeptischen Gemütern fehlen, die von dieser Einreihung mit einigem Zweifel Kenntnis nehmen oder ihr gar die volle Anerkennung weigern. Was die Welt des 20. Jahrhunderts an der Hauptstadt des Deutschen Reiches vor allem bewundert, sind andere Eigenschaften als Schönheit der geschichtlichen Denkmäler und Reichtum an altem, bodenständigem Kunstbesitz“. Und dennoch hat Berlin einen alten Kunstbesitz, der es würdig neben manche Stadt von größerem künstlerischem Ruf zu treten berechtigt. Diesen nicht geringen Besitz schildert Osborn sogar in seiner Bereicherung in der Gegenwart in einem Bändchen, das einschließlich der Abbildungen rd. 318 Seiten umfaßt. Der Kundige weiß, was das an Arbeit bedeutet und die Arbeit ist vortrefflich und so vollständig, als sie irgend sein kann. Sie schreckt auch vor einem meist treffenden kritischen Wort über die Berliner Baukunst unserer Tage nicht zurück. Das Abbildungsmaterial ist reich und berücksichtigt das Charakteristische. —

Bd. 44. Walter Goetz: Assisi. 164 S. mit 118 Abbildungen. Pr. 3 M.

Ein merkwürdiges Stadtbild, voll von Gegensätzen zwischen sich und der italienischen Kultur im Allgemeinen. Die Stadt jenes religiösen Reformators, der von seinen Brüdern verlangte, sie sollten sich allem unterordnen in Gesinnung und Tat; „minores, die Geringeren, das soll unser Name sein!“ Der sich die Armut zur Braut erkor und der Habsucht in jeder Form entgegen trat. Der aus einem Heiligen seines Landes und seines Bekenntnisses zu einem Weltheiligen wurde. Mit ihm verbindet sich das Schicksal von Assisi, seine Persönlichkeit schwebt noch über dem heutigen Eindruck der Stadt: „ihre Armutschneise vom Armutsideal des Heiligen zu erzählen“. Aber „darf nicht ein Zweifler über diese arme Stadt blicken und in ihrem Niedergang das Ergebnis der weltflüchtigen Anschauungen ihres größten Sohnes sehen?“ Ist die große Kultur Italiens, die bald nach seiner Zeit begann, nicht im inneren Gegensatz zu ihm geworden? Die Auskunft gibt Goetz in seiner Darstellung über die Stadt in anregendster Weise und mit dem Ergebnis: „Ein Wohltäter seiner Vaterstadt ist Franz nicht mit seinen Ideen, sondern durch sein Dasein geworden. Ihn, der weder für die Wissenschaft noch für Kunst ein Organ besaß, hat die Kunst gefeiert und durch ihre Werke ist Assisi zum Anziehungspunkt für Menschen aus aller Welt geworden.“ —

Bd. 45. Hermann Schmitz: Soest. 143 S. mit 114 Abbildungen. Pr. 3 M.

Um den Charakter des eigenartigen Stadtbildes anzudeuten, das der Verfasser mit reichstem Bildschmuck hier in gedrängter Darstellung entfaltet, genügt es, die wenigen Sätze des Vorwortes über diese im Mittelalter zu den blühendsten Städten Westfalens zählende Stadt hier anzuführen: „Der eigentümliche Charakter des westfälischen Stammes fand in den politischen, sozialen und religiösen Erscheinungen obiger Stadt, vor allem aber in ihrer Kunst, seinen stärksten Ausdruck. Die Stadt war gewissermaßen Mittelpunkt, Schöpfung, Seele einer ganzen ab-

geschlossenen Rasse. Sie enthüllt uns das innere Wesen einer Volksgenossenschaft, die in dem heimatlichen Erdboden tiefer als irgend eine andere deutsche Völkerschaft

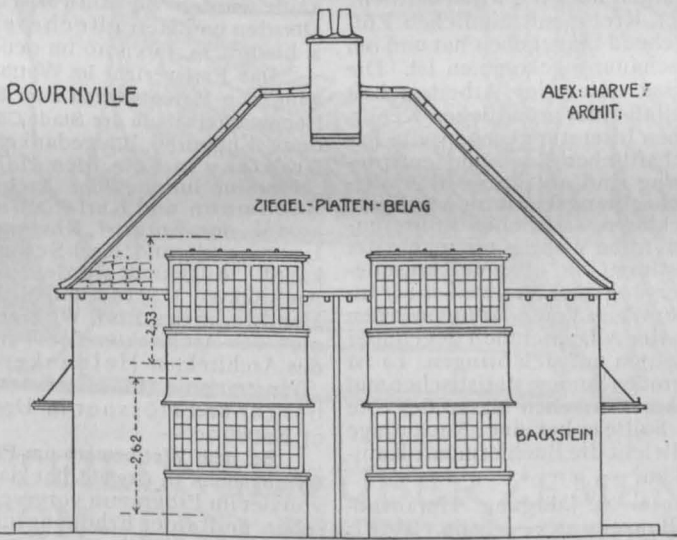
ken sein Nachfolger Friedrich August II. (1733—1763). Die Tätigkeit wurde angeflammt durch die verheerende Feuersbrunst des Jahres 1685. Einer Zeit der Erschöpfung nach



Gruppenbau von vier Häusern: Elm-Road, Bournville.

Architekt:
W. A. Harvey.

zu wurzeln scheint“. — Bd. 46. Paul Schumann: Dresden. 351 S. mit 185 Abb. Pr. 4 M. Es bedarf einer großen Kunst der Darstellung, das außerordentlich reiche Kunst- und Kulturbild Dresdens in einem verhältnismäßig bescheidenen Bändchen abgerundet darzustellen. Schumann besitzt diese Kunst. Er betrachtet die nach dem Baron Karl Ludwig von Pölnitz zu den schönsten Städten der Welt gehörende Stadt sowohl in ihrer künstlerischen Entwicklung im Mittelalter, als die Stadt sich aus einem slavischen Dorfe und einer planmäßig gegründeten deutschen Städte - Siedlung bildete, wie in ihrer Blüte im 16., 17. und 18. Jahrh. Lübke bezeichnete Dresden für Nord-Deutschland als die Stadt der Renaissance. Aus der allgemeinen Not des 17. Jahrhunderts rettete Dresden ein immerhin beachtenswertes Kunstleben, das aber glänzend aufblühte im Jahrhundert Augusts des Starken. „Das 18. Jahrhundert hat Dresden sozusagen von Grund aus neu erstehen sehen“. Die treibenden Kräfte waren neben August dem Star-



Aus: „Bauernhaus und Arbeiterwohnung in England“. Von Berlepsch-Valendas. Verlag von J. Engelhorn in Stuttgart.

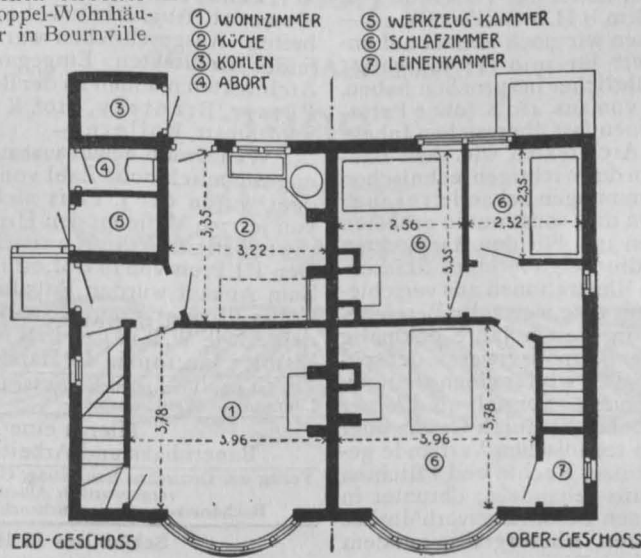
dem siebenjährigen Krieg war es die Romantik, der Dresden zunächst wieder Blüten des Kulturlebens zu danken hatte. Von da an tritt Dresden bis in die neueste Zeit in die aufsteigende Linie. Zahlreiche Kräfte sind am Werk, der Stadt ihren „alten Ruhm als eine der hervorragendsten deutschen Kunststätten“ hochzuhalten. Das schildert Schumann anschaulich und übersichtlich. —

Bd. 47. Heinrich Bergner: Naumburg und Merseburg. 180 S. mit 161 Abbildungen. Pr. 3 M.

Bei Naumburg versucht Bergner darzustellen, wie hier, wie kaum an einem anderen Orte in Deutschland, die drei großen Kulturmächte: Fürstentum, Episkopat und Mönchtum ineinander greifen „und neben ihren gleichartigen, auf Bodenkultur, Landwirtschaft und Machterwerb gerichteten Interessen ... von derselben freudigen Kunstgesinnung beseelt“ waren. Merseburg zeigt aus dem Mittelalter nur Spuren einstiger Bedeutung. Was war, wurde „bis auf geringe Mauerzüge und den einzigen Eulenturm im 18. und 19. Jahrhundert reinlich abgetragen“. Dafür aber wurde es die Stadt der Renaissance, die „in

Gruppe der einfachen Arbeiter-Doppel-Wohnhäuser in Bournville.

BAUSUMME PRO HAUS 230 £ = 4600 MK-MAASSE IN METER.



ihren tastenden Anfängen und in ihrer reichsten Entwicklung hier mustergültig vertreten ist". Das Schicksal „einer stillen, vom Großverkehr etwas beiseite geschobenen Metropole“ war für die Erhaltung günstig. —

Bd. 48. Otto von Schleinitz: Trier. 260 S. mit 201 Abbildungen. Pr. 4 M.

Mit Trier kommen wir in die Stadt des heiteren Lebensgenusses. In einer der zahlreichen malerischen Windungen des lieblichen, fruchtbaren Moseltales gelegen, umgeben von Rebhügeln, waldigen Bergen und Sandsteinfelsen, gebettet in Rosen- und Obstgärten, zeigt die Stadt in ihrer Kunst ein Abbild dieser glücklichen natürlichen Verhältnisse. Die Stadt der Kirchen, Klöster und Kapellen, der großartigsten Reste römischer Baukunst im Norden der Alpen, des ältesten Wohnhauses romanischen Stiles und der ersten auf deutschem Boden vollendeten gotischen Kirche blickt auf eine in allen Epochen gleichmäßig entfaltete Kunstentwicklung zurück. „Fröhliche Heiterkeit ist der Grundzug des Trierer Charakters“, heiter und lebensfreudig ist auch das Bild, das Stadt und Kunst darbieten. Sie finden in Schleinitz einen kundigen Schilderer, der gründliche Sachkenntnis mit anregender Darstellung vereinigt. Von dem Städtebild sang Uhland:

„Vom ganzen romantischen Gallien
Lebt mir in stiller Lust
Das liebe kleine Pallen“. —

Bauernhaus und Arbeiterwohnung in England. Eine Reisestudie von H. E. Berlepsch-Valendas, B. D. A. 20 Tafeln mit reich illustriertem Text. Verlag von J. Engelhorn in Stuttgart. Preis in Mappe 18 M.

(Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 715.)

Das Werk, dessen illustrativer Hauptteil aus den kraftvollen Federzeichnungen seines Verfassers auf den Tafeln besteht, ist die Frucht eines wiederholten Aufenthaltes desselben in England, zuletzt aus Anlaß des „Internationalen Architekten-Kongresses“ in London 1906, dann aus Anlaß des „Internationalen Kongresses für Wohnungsreform“. In der gehaltvollen Einleitung läßt der Verfasser erkennen, daß er sich sozialpolitischen Studien über die wirtschaftliche Lage des Arbeiters und der Kreise mit ähnlichen Einkommensverhältnissen eingehend hingegeben hat und bei ihnen zu selbständiger Anschauung gekommen ist. Die Schilderung der Verhältnisse unter der Arbeiterschaft Englands ist unter dem Einfluß einer gründlichen Kenntnis der reichen, ja überreichen Literatur gegeben; die Beziehungen zwischen wirtschaftlicher Lage und entsprechender Anlage der Wohnung sind als ein Ausfluß offenen Blickes und tiefer Beobachtungskunst zu würdigen. Ueberall treffen die schmucklosen, sachlichen Erörterungen den Kern der Dinge, um trübe Wahrheiten macht der Verfasser keinen Bogen. Bestimmt und ohne Verkläuserung spricht er aus, der Uebergang des Handwerkes zur Industrie müsse notgedrungen Weise Veränderungen in den Begriffen über die Pflichten der Allgemeinheit gegenüber den materiell Schwachgestellten mit sich bringen. Es ist eine ernste Arbeit mit einer großen Summe statistischen und bautechnischen, sowie baukünstlerischen Materiales, die der Verfasser uns darbietet. Sollte er bei einer Neuauflage nicht eine andere Form, vielleicht die Buchform mit Kapitelteilung in Erwägung ziehen? —

Deutscher Baukalendar 1910. 43. Jahrgang. Herausgegeben von der „Deutschen Bauzeitung“. 3 Teile. Teil I: Taschenbuch; Teil II: Nachschlagebuch; Teil III: Skizzenbuch. Preis für alle Teile: Teil I gebunden in dunklem Einband 3,50 M., in rotbraunem Leder mit Verschuß 4 M. Verlag Deutsche Bauzeitung, G. m. b. H. in Berlin, SW. 11. —

Zum Jahresschluß verweisen wir noch einmal auf unseren „Deutschen Baukalendar“ für 1910 (43. Jahrgang), den wir in No. 96 bereits ausführlicher besprochen haben. In seinen beiden Textbänden von zus. 480 S. (ohne Personalverzeichnis) vereinigt er einen fast überreichen Inhalt, der in gleichem Maße dem Architekten wie dem Bauingenieur zugute kommt. Neben den wichtigen technischen Fragen und gesetzlichen Bestimmungen behandelt er auch die Statik in einem Umfang, wie dies sonst nur in größeren Nachschlagebüchern zu finden ist. Für den Architekten bildet seit mehreren Jahren die Beigabe eines Skizzenbuches mit zahlreichen guten Illustrationen aus verschiedenen Gebieten der Architektur eine wertvolle Bereicherung des Kalenders, und den in diesem Jahre erstmalig aufgenommenen Abschnitt über Baupolizeiwesen, der später noch erweitert werden soll, halten wir für einen weiteren wichtigen Zuwachs. Mit besonderer Sorgfalt sind ferner die Abschnitte behandelt, welche die durch Gesetz oder durch Beschlüsse der größeren technischen Verbände geregelten persönlichen Verhältnisse, Rechte und Pflichten der Architekten und Ingenieure behandeln, darunter in großer Ausführlichkeit die neuen Besoldungsverhältnisse der Reichs- und Staatsbaubeamten. Ein sorgfältig auf dem

Laufenden gehaltenes Personalverzeichnis (von nicht weniger als 371 Seiten Umfang) der staatlichen und kommunalen Baubeamten, der Hochschullehrer, bezw. Baugewerkschullehrer und der selbständigen Architekten und Bauingenieure usw. Deutschlands vervollständigen diese Zusammenstellung. Bei diesem überaus reichen und von Jahr zu Jahr gewachsenen Inhalt des Kalenders ist der seit langen Jahren gleich gebliebene Preis desselben gewiß als ein sehr mäßiger zu bezeichnen. —

Wettbewerbe.

Erleichterungen für die Teilnehmer an Wettbewerben.

Der von den Stellen, welche Wettbewerbe ausschreiben, in zunehmendem Maße beobachtete Brauch, die Unterlagen nur gegen oft nicht geringe Bezahlung zu versenden, ist allgemein als eine Erschwerung des Wettbewerbs-Verfahrens empfunden worden. Um daher den Lesern der „Deutschen Bauzeitung“ das Urteil über den Entschluß zur Teilnahme an einem Wettbewerb zunächst ohne Erwerb der Unterlagen zu erleichtern, werden wir vom neuen Jahre ab im Anzeigenteil unserer Zeitung unter „Wettbewerbe“ von allen Preis Ausschreibungen, die bei uns zur Anzeige kommen, das Wesentlichste der Bedingungen, soweit tunlich mit Lageplänen, wiedergeben, um so den Lesern auf kürzestem Wege ein Urteil darüber zu ermöglichen, ob Art und Bedingungen der gestellten Aufgabe sie anregen können, am Wettbewerb teilzunehmen und ob sich die Auslagen für die Unterlagen rechtfertigen. —

Im dem Wettbewerb Bebauung der Rudolf von Bennigsen-Straße in Hannover wurden verliehen: Ein I. Preis dem Entwurf „Rondell“ des Hrn. Fritz Usadel, B. D. A. in Hannover; ein weiterer I. Preis dem Entwurf „Je länger je lieber“ des Hrn. K. Siebrecht in Hannover; ein III. Preis dem Entwurf „Fluchtlinie“ des Hrn. Fritz Hübinger in Darmstadt (Mitarbeiter Moritz Kleber in Wiesbaden); ein IV. Preis dem Entwurf „Aegidisee“ der Hrn. Wilh. Scherer und Fr. Aug. v. Mörs in Berlin. Angekauft wurden die Entwürfe der Hrn. Herm. Oswald in Dresden und Heinz Becherer in Berlin. Ausstellung vom 2. bis mit 16. Jan. 1910 im neuen Rathaus zu Hannover. —

Das Preisgericht im Wettbewerb-Ausschreiben zur Erlangung von Vorentwürfen zum Bau einer Kunstgewerbe- und Handwerkerschule der Stadt Köln hat den I. Preis, 6500 M., dem Entwurf „Baugedanken“ des Architekten Franz Brantzky in Köln; den II. Preis, 5000 M., dem Entwurf „Non sine lumine“ der Architekten Peter Recht, Paul Bachmann und Karl Colombo in Köln; den III. Preis, 3500 M., dem Entwurf „Rheingold“ der Architekten C. F. W. Leonhardt und Karl Schmidt in Frankfurt a. M. zuerkannt. Angekauft wurden die Entwürfe „Kontrast“ der Architekten Mattar und Scheler in Köln; „Kunst und Handwerk“ des Prof. W. Kreis in Düsseldorf; „Harmonie“ der Architekten Veil in Stuttgart; „Selbstständig“ des Architekten Heidecker in Ueberlingen a. See und „Der steinerne Hanseate“ der Architekten Beck, Hornberger und Mössner in Dresden. Eingegangen waren 97 Entwürfe. —

Bei dem Wettbewerb um Pläne für den Neubau des Real-Gymnasiums in Crefeld hat das Preisgericht beschlossen, von der im Programm vorgesehenen Preisverteilung abzuweichen und unter Erhöhung der Preissumme von 3500 auf 4000 M. den fünf besten Entwürfen Preise von je 800 M. zuzuerkennen. Es erhielten diese Preise die Hrn. Theo Wilkens, Otto Hoffmann, Arthur Drechsel, Georg General, Aug. Biebricher und Fr. Franke als Mitarbeiter. Ausgeschrieben war der Wettbewerb unter Crefelder Architekten. Eingegangen waren 46 Entwürfe. Als Architekten nahmen an der Beurteilung teil: die Hrn. Prof. Pützer, Brantzky, Prof. Kreis, Prof. Wolbrandt und Stadtmstr. Bollert. —

Wettbewerb Schulhausbau Schwerin i. M. Es lief die ungewöhnlich hohe Zahl von 357 Entwürfen ein und trotzdem wurde der I. Preis nicht verliehen. Zwei II. Preise von je 1750 M. fielen den Hrn. Alfons Berger in Leipzig, sowie Fritz & Wilh. Hennings in Steglitz bei Berlin zu. Den III. Preis von 1000 M. erhielt Hr. Zoeltzsch in Rostock. Zum Ankauf wurden Entwürfe der Hrn. W. Schmidt in Cöln a. Rh., Beck und Hornberger und Mössner in Dresden, sowie W. Krüger in Wismar empfohlen. Ausstellung bis mit 3. Jan. 1910 in der Handwerkskammer in Schwerin. —

Inhalt: Vom zehnten Tag für Denkmalpflege zu Trier. (Schluß.) — Literatur. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage:

Bauernhaus und Arbeiterwohnung in England.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachf. P. M. Weber, Berlin.

Schluß des II. Halbbandes 1909.